



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.fr



Comité Central d'Entreprise SNCF
Séance du 19 mai 2010.

Déclaration SUD-Rail : **Déclaration générale.**

L'attitude de la direction SNCF lors de la grève reconductible du mois d'avril - et notamment son refus de négocier durant le conflit - illustre bien, une nouvelle fois, que la SNCF n'est pas une « entreprise comme les autres ». Alors que ses dirigeants s'efforcent de faire disparaître toute référence au service public et à l'Etat, cette grève nous a rappelé qu'ils sont là avant tout pour appliquer le projet politique défini par le gouvernement : le démantèlement de la SNCF.

Car cette grève n'est pas « tombée du ciel ». Elle témoigne de l'exaspération des cheminots de tous les services face à la succession de restructurations qui suppriment des emplois, dégradent les conditions de travail et menacent aujourd'hui le devenir même de l'entreprise publique et de ses salarié-e-s à travers les processus de filialisations/privatisations.

Cette grève démontre également que le concept de « dialogue social » semble pouvoir définitivement se ranger au rayon des outils de communication. Avant la grève, et à chaque nouveau projet présenté, ce concept a accompagné l'intransigeance de la direction à appliquer ce qui était prévu qu'elle applique. Pendant la grève, il a servi à justifier « la non négociation » et exiger la reprise du travail, en allant jusqu'à qualifier les cheminots exerçant leur droit de grève de « preneurs d'otages ».

Le dialogue social ne semble en fait qu'un outil de la direction - un de plus - pour favoriser l'émergence d'un pôle syndical « réformiste » capable de valider et d'accompagner la casse de l'entreprise publique, et pour stigmatiser la « gréviculture » chez ceux qui n'acceptent pas la fatalité.

Comme nous le pensions, les réunions de non négociation, au niveau national ou régional, ne sont pas à la hauteur de la mobilisation des cheminots. Mais comment pourrait-il en être autrement ? Comment la direction pourrait-elle accorder « à froid » ce qu'elle a refusé sous la pression des grévistes ? Rappelons que c'est précisément à la suite de plusieurs mois de réunions diverses sans aucun résultat que cette grève a été décidée.

Mais ce n'est pas parce qu'il n'y a pas d' « inflexion significative » à la politique de la direction, que cette grève n'aura servi à rien. La détermination des grévistes marquera le rapport de force ultérieur dans l'entreprise, et la possibilité de réaliser un bilan collectif de cette grève doit permettre à celles et ceux qui veulent lutter d'être plus fort(e)s dans l'avenir.

Après la grève, la résistance !

Car la direction et le gouvernement auraient tort de penser que l'absence d'un rapport de force suffisant pour contrer leur projet politique de privatisation rampante signifie un encouragement à le poursuivre. Les prises de position contre la grève des fédérations UNSA, CFDT, FO et CFTC, et l'impossibilité de réaliser, au niveau fédéral, l'unité syndicale CGT/SUD-Rail souvent réalisée sur le terrain, expliquent largement les

difficultés à construire une grève victorieuse. Malgré cela, les cheminot-e-s restent mobilisés, et ce lendemain de grève n'est pas le temps du renoncement, mais bien celui de la résistance.

C'est le sens du rassemblement des informaticiens prévu à Paris le 26 mai, à l'occasion du CA, pour refuser le projet « Ulysse », c'est à dire les délocalisations d'emplois et le pillage du secteur informatique SNCF par la multinationale IBM.

Une fois encore, la direction SNCF fait le choix du passage en force pour ce projet, alors que les systèmes d'informations sont une donnée stratégique de première importance pour la SNCF, et que leur maintien dans l'entreprise publique allie à la fois pertinence économique et défense de l'emploi dans les régions.

La volonté d'IBM de constituer un monopole privé sur les réseaux informatiques ferroviaires en France et dans le monde est de notoriété publique, et elle passe notamment par une politique de délocalisation vers des plateformes de services implantées là où les coûts sont moindres. Un site spécialisé en ressources humaines évoque même la possibilité pour IBM de se séparer des trois quarts de ses 399 000 salariés d'ici à 2017 pour les réembaucher au cours de missions spécifiques et réduire ainsi ses coûts en réduisant son personnel fixe !

Il n'est pas question de subir une nouvelle découpe de l'entreprise publique au nom d'une vision à court terme exclusivement basée sur les coûts.

Défendons nos retraites !

La résistance, c'est aussi la mobilisation interprofessionnelle du 27 mai pour la défense des retraites, de l'emploi et des salaires, pour laquelle un préavis de grève unitaire a été déposé. Que ce soit pour l'une ou l'autre de ces revendications ou encore pour la défense du service public, c'est en fait toujours la même question qui est posée : celle du partage de la richesse produite entre travail et capital.

Dans le « Document d'orientation sur la réforme des retraites » que vient d'adresser le gouvernement aux organisations syndicales, l'incitation à travailler plus longtemps est donc confirmée, que ce soit en reculant l'âge légal de la retraite ou en augmentant la durée de cotisation. Quelle que soit la solution retenue – voire leur combinaison –, cette hypothèse va entraîner inéluctablement une baisse du niveau des pensions bien que le gouvernement s'en défende.

Dans ce document de travail, toute alternative au « travailler plus » est évacuée : toute augmentation des cotisations est interdite pour accompagner l'évolution démographique, alors même que la richesse produite s'accroît. Pourtant la seule application du taux de cotisation patronale aux dividendes distribués comblerait immédiatement tout le déficit actuel de la Caisse nationale d'assurance vieillesse, le régime général de la Sécurité sociale.

Contrairement à ce que voudrait nous faire croire le gouvernement, il n'y a aucun argument démographique ou financier qui justifie que le système de retraite pas répartition soit vidé de sa substance par une « réforme systémique » au profit d'un système « par points » ou « par comptes notionnels ». Il n'y a aucune fatalité dans le choix de casser le système de solidarité intergénérationnelle qui prévaut actuellement pour mettre en place une individualisation des pensions basée sur la capitalisation. De l'aveu même du Conseil d'Orientation des Retraites cette « réforme systémique » n'aurait aucune efficacité face à une crise bancaire et économique comme celle que nous sommes entraînés de vivre...

L'objectif essentiel est bien d'ouvrir ainsi la voie à tous ceux qui, comme le Medef ou les compagnies d'assurance, veulent élargir le champ des retraites complémentaires par capitalisation auxquelles pourront souscrire les titulaires de hauts revenus ou de hauts salaires. Les inégalités sociales en seront encore aggravées, dans la société et au sein même du salariat.

La logique profonde de la réforme annoncée des retraites n'est donc pas de préserver la solidarité mais au contraire de rassurer les marchés financiers : à l'image de ce qui se passe en Grèce, en Espagne et maintenant partout en Europe, le gouvernement veut montrer sa détermination à faire payer la réduction des déficits publics aux salariés et à la population, en laissant intacts les revenus et le pouvoir de la finance. Ce n'est pas la symbolique « contribution supplémentaire de solidarité sur les hauts revenus et les revenus du capital sans restitution au titre du bouclier fiscal » qui va les menacer.

Au contraire, la réforme proposée par le gouvernement vise bien à « ouvrir » aux intérêts financiers et à la capitalisation les 230 milliards d'euros qui circulent chaque année dans les caisses de retraites, même si la crise a pourtant révélé l'inefficacité et la fragilité d'un système de retraite dont les revenus des pensionnés proviennent de la bourse.

Dans un tel système, on passerait d'un régime à prestations définies à un régime à cotisations définies, c'est à dire sans aucune garantie sur la pension qui sera versée dans la mesure où son montant sera fixé pour équilibrer les comptes. C'est cette même logique que la direction SNCF veut imposer à travers son projet de retraites complémentaires pour les agents de conduite exerçant ce métier depuis le 1^{er} janvier 2009.

Défendons les transports ferroviaires pour leur utilité sociale

Dans les transports ferroviaires aussi, le démantèlement des entreprises publiques traduit l'offensive des intérêts financiers privés pour imposer à ce secteur une logique de profit totalement déconnectée des besoins des populations, des garanties sociales pour les salariés et des impératifs écologiques.

La Commission européenne, qui s'apprête à rendre public un « quatrième paquet ferroviaire » de textes poursuivant la privatisation, veut encore pénaliser les entreprises de services public, sous prétexte de développer la concurrence, et donc de supprimer ce qu'elle considère comme faussant celle-ci.

Ainsi, la garantie d'Etat qui permet à la SNCF d'emprunter à des taux plus faibles que ses concurrents devrait ainsi être arrêtée au plus tard en juillet 2010.

Dans un courrier daté du 1 février 2011, elle demande à l'Etat de prendre des mesures dans les plus brefs délais pour supprimer cette garantie, ce qui revient à exiger la transformation de l'EPIC SNCF en Société Anonyme !

Les tenants du libéralisme demandent donc à la SNCF de s'autofinancer, ce qui semblait devoir être abandonné depuis l'échec dramatique de l'exemple britannique. Dans le même temps le gouvernement baisse ses dépenses pour l'infrastructure ferroviaire et demande à RFF d'augmenter les tarifs des péages qui pourraient doubler d'ici à 2015 si les péages passent au « coût complet ». Dans ce schéma la SNCF est condamnée à s'endetter et à payer toujours plus d'intérêts.

C'est cette même Commission ferroviaire qui appuie Eurotunnel pour faire pression sur l'organisme en charge de la sécurité dans le tunnel sous la Manche pour sacrifier des règles de sécurité qui ont fait leurs preuves, à des intérêts privés qui veulent faire du business pour les jeux olympiques de Londres.

Après l'ouverture à la concurrence pour le trafic international des voyageurs le 1er janvier 2010, il s'agit de permettre à de nouveaux opérateurs d'emprunter le tunnel, sans réaliser les investissements coûteux mais indispensables pour la sécurité des voyageurs et des salariés.

Au nom du dogme libéral, l'Union européenne fait donc le choix de la concurrence et des dividendes aux actionnaires plutôt que de la sécurité ferroviaire !

C'est pour dénoncer la privatisation des transports ferroviaires et pour rappeler que les vies humaines valent plus que les profits, que plus de 500 cheminot-e-s de toute l'Europe, se sont rassemblés à Lille le 13 avril dernier, devant l'Agence Ferroviaire Européenne, et entendent bien poursuivre leur mobilisation pour exiger un développement ferroviaire qui ne remette pas en cause de la sécurité et ne soit pas synonyme de précarisation pour les travailleurs du rail.

La privatisation des chemins de fers est aussi à l'œuvre à travers la Commission Grignon et le pré rapport qui vient d'être diffusé.

Le Sénateur Grignon propose que les contrats de travail, de tous les cheminots SNCF nécessaires à l'exécution d'un marché TER, soient transférés de façon obligatoire à la nouvelle entreprise ferroviaire « gagnante » de l'appel d'offre, ainsi que l'élaboration d'une convention collective permettant l'exploitation des TER dans des conditions économiques acceptables pour les nouveaux arrivants. C'est à dire qui ne

rogneront pas les bénéfices qu'en tireront les actionnaires du nouveau groupe Véolia-Trandev, des actionnaires de Kéolis, des actionnaires ou propriétaires des entreprises privées prêtes à tout pour s'accaparer un part de l'argent public consacré à l'organisation et au développement du service public des TER. Si nous voulons que les transports ferroviaires – et plus largement les transports – puissent répondre aux urgences sociales et écologiques, il est indispensable là aussi d'organiser la résistance face à la loi du fric. Il est urgent que les syndicats, associations, élus, citoyens unissent leurs forces pour se faire entendre et exiger une politique des transports au service de tous et pas de quelques uns.

Service public, emploi, retraites, salaires... c'est bien la répartition des richesses qui est en cause !

D'après l'Insee, les salarié-e-s récoltent aujourd'hui 9,3 % de moins qu'en 1983 des richesses produites en France. Soit plus de 100 milliards d'euros en plus, tous les ans, pour les actionnaires, c'est à dire cinq fois le déficit de la sécurité sociale en 2009.

Ce « pactole » récolté tous les ans est le résultat des suppressions de postes ou des non remplacements, des filialisations, de la flexibilité généralisée, et du quasi blocage des salaires. Comme le précise en effet l'Insee, « le revenu salarial moyen, secteurs public et privé confondus, n'a pas augmenté en trente ans ».

Les retraites constituent aujourd'hui, une nouvelle fois, un terrain d'affrontement pour modifier cette répartition entre travail et capital, au profit du second, et imposer à des millions de salariés et retraités une régression sociale.

La conception libérale voudrait faire croire que chacun finance sa propre retraite, ce qui serait la négation même du contrat social tacite passé entre les générations, permettant de réguler l'embauche des jeunes en donnant du temps libre aux plus anciens.

Nous sommes résolument pour une conception solidaire de la retraite, entendue comme un véritable prolongement du salaire, qui résulte d'un engagement politique à l'échelle de la société de garantir pour les pensions tel % du salaire, matérialisant ainsi une solidarité entre les générations.

A travers cette opposition, c'est un véritable choix de société qui se pose. Si nous voulons maintenir et développer les règles de solidarités, les responsabilités sociales et écologiques, il n'y a pas d'autre choix que qu'une redistribution des richesses produites, précisément pour avoir d'autres choix que ceux qui risquent de nous être imposés.

Face à la détermination gouvernementale, la mobilisation est donc plus que jamais nécessaire. La fédération SUD-Rail et l'Union syndicale Solidaires, aux côtés de la CGT, CFDT et UNSA appellent donc à participer massivement à la journée de grève et de manifestations du 27 mai 2010.

Au-delà, c'est à un affrontement déterminé avec le gouvernement auquel il faut se préparer.



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



Comité Central d'Entreprise SNCF

Séance du 19 mai 2010.

Déclaration SUD-rail :

Consultation sur l'affectation de la contribution sur les salaires au titre de l'effort construction

La participation de l'employeur SNCF à l'effort de construction (P.E.E.C), certes en hausse (24,187 M€ pour les prévisions 2010 /23,696M€ en 2009) doit être relativisée par un contexte de crise sociale pour les travailleurs/ses et en particulier les cheminot(e)s qui subissent la politique libérale du gouvernement et de la direction SNCF.

La crise du logement, la hausse des loyers (et depuis peu les surloyers) ainsi que l'augmentation toujours plus importante de la part du logement dans le budget n'épargnent pas les Cheminot(e)s et leurs familles. Les ménages consacrent plus d'un tiers de leur budget au logement contre un quart il n'y pas si longtemps. La volonté de la direction d'utiliser le logement comme outil pour accroître la mobilité n'est pas plus rassurante.

La proposition patronale de répartition de la PEEC est dans la continuité des années antérieures avec néanmoins le transfert de la part du 1/9^{ème} suite à sa suppression par la loi MLLE du 25 mars 2009.

La filiale "Immobilière des chemins de fer" (ICF) se voit affecter la somme de 15,407 M€ sous forme de prêts sans intérêt sur 20 ans. Cette somme doit servir à financer d'une part la construction de logements, la réhabilitation et l'amélioration des logements et le financement de rachat de conventions éteintes. Les projets de réhabilitation/améliorations de logements sont en baisse (260 en 2010 contre 420 en 2009).

Le groupement interprofessionnel des transports (G.I.T) ne reçoit plus que 4,573 M€ .

Le mal logement et la précarité continuent de progresser également, et plus de 3,3 millions de personnes ne sont pas logés dignement...Ce n'est pas la loi « BOUTIN » du 25 mars 2009 qui va arranger la situation. Comme de nombreuses lois qui l'ont précédée, l'État accentue son désengagement financier. Cette loi précarise davantage les populations fragiles en facilitant les expulsions et en modifiant le droit au maintien dans les lieux pour les locataires du logement social. Pour la fédération SUD-Rail, il est urgent de bâtir une politique du logement capable de renforcer la cohésion sociale et d'apporter des garanties à toutes les générations. L'union syndicale Solidaires et la fédération SUD-Rail exigent :

- La mise en place de moyens budgétaires et financiers permettant dès maintenant de mettre en place des mesures d'urgence pour faire davantage de logements sociaux
- Un meilleur encadrement des loyers

- La revalorisation des aides personnelles pour rattraper la perte de pouvoir d'achat au lieu de les diminuer comme le prévoit le gouvernement pour faire payer la crise financière
- La mise en place d'un « Grenelle social » de l'habitat.

SUD-Rail exige des mesures concrètes et immédiates concernant :

- La prise en charge totale du coût des réhabilitations par la SNCF
- L'annulation de la hausse de 100 euros des redevances des foyers
- Des contrats de 3 ans renouvelés automatiquement pour tous les cheminots ayant une demande de mutation en cours non satisfaite depuis plus de 2 ans
- Pas plus de 20 % de ses revenus pour se loger
- L'arrêt des expulsions sans relogement, des saisies, des coupures d'eau, d'énergie et de chauffage
- L'application de la loi de réquisition sur les logements vacants
- La hausse des aides au logement social et aux locataires
- Le relogement des locataires de logements insalubres (saturnisme, amiante...),
- Le retour du logement social au service des cheminots dans l'entreprise SNCF réintégrant les filiales (ICF et Parme)
- La mise en place d'un pôle logement dans chaque région (seul véritable interlocuteur des CIAL des CER), afin que cesse la politique actuelle uniquement basée sur la logique financière.

La fédération SUD-Rail réaffirme la nécessité de conserver à la SNCF, le contrôle politique, la gestion et l'attribution des logements du patrimoine locatif. Historiquement le logement a toujours fait partie de la politique sociale liée tant au statut de l'entreprise publique qu'à celui de son personnel.

Pour SUD-Rail, le logement est un droit pour tous : actifs, jeunes et retraités. Il faut une vraie relance de la politique du logement social.

La délégation SUD-Rail vote contre.



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.fr



Comité Central d'Entreprise SNCF
Séance du 19 mai 2010.

Déclaration SUD-Rail :

Consultation Dispositif remplacement bonification ADC.

Avancé par certain comme un acquis à l'issue du conflit sur la contre réforme des retraites, l'accord inéquitable et discriminant pour les ADC embauchés après le 1^{er} janvier 2009 a enfin été reconnu minoritaire et invalidé.

Les négociations de couloirs, menées par l'ex-syndicat catégoriel, qui avaient abouti au remplacement des 5 années de bonifications traction par la création d'un double statut chez les ADC n'est plus. SUD-Rail avait raison en 2007 de vouloir poursuivre la lutte avec tous les cheminots, pour rejeter la contre réforme des retraites. Le nombre pharaonique de tables rondes qui a suivi la mise en œuvre de cette première contre-réforme n'aura servi à rien et surtout pas à aboutir sur les revendications portées par les cheminots dans les assemblées générales.

Dans la filière traction, avec la création de ce système de retraite complémentaire par capitalisation, à prestations non définies, la direction rompt même avec les grands principes de la retraite par répartition. En introduisant pour une certaine catégorie de cheminots, salariés au statut d'une entreprise publique, l'individualisation des droits à la retraite, c'est la double peine ... Inacceptable !!

Un système bien pratique pour une direction au libéralisme décomplexé puisque cela lui permet de n'avoir aucun engagement à prendre sur le montant des futures pensions. En aucun cas, cette retraite complémentaire par capitalisation n'arrivera à hauteur des 5 ans de bonifications après 23 ans passés à la route. Ainsi, les nouveaux embauchés ne pourront pas partir en retraite, même arrivés à l'âge pivot puisqu'il leur manquera l'équivalent de 5 ans de cotisations par rapport aux "anciens".

Cette perte des 5 années ne pourra être compensée financièrement par cette retraite complémentaire. Un exercice financier qui, même avec une carrière linéaire, demandera plus de 30 ans de cotisations à ce régime. A comparer avec les 23 années nécessaires pour obtenir les 5 ans de bonifications, on est loin du compte !

En conséquence, la très grande majorité sera largement obligée de poursuivre son activité au-delà de l'âge pivot. Qui plus est, avec les "accidents" boursiers qui ne manqueront pas de se produire d'ici l'âge de liquidation de la pension des nouveaux embauchés, rien n'est garanti. Sans compter que l'entreprise détentrice du contrat va donc faire de l'argent sur le dos du travail des cheminots qui ne recevront qu'une faible partie de la financiarisation de leurs retraites.

Autre scandale dans l'application de ce système de retraites par capitalisation, bien entendu, c'est l'individualisation. Plus personne ne pourra anticiper l'âge de son départ en retraite puisque cela dépendra essentiellement du niveau de la retraite complémentaire acquise individuellement.

Cette rente versée sera totalement individualisée, elle dépendra de la totalité de la carrière de chacun puisque les prestations seront fonction du rendement du capital accumulé, lui-même fonction des versements effectués en fonction du salaire de l'agent.

Travailler plus, pour gagner moins sans aucune garantie pour la retraite !!! Injustice, vous avez dit injustice ??!

Au final, le seul point « positif » dans le système que propose la direction, c'est que les cotisations supplémentaires sont unilatéralement supportées par l'employeur. Mais, même là, tout n'est pas clair... Car, au-delà de pouvoir argumenter sur des hausses de salaires même si c'est du salaire différé, la direction pourra s'exercer au chantage le plus odieux en mettant dans la balance cette retraite complémentaire par capitalisation face à toute revendication de hausse de salaire.

En effet, le contrat d'assurance à durée indéterminée pourrait être unilatéralement dénoncé, à tout moment, par la direction. En l'état, en cas de mauvais résultats financiers de la SNCF ou de choix politiques d'une future gouvernance, la direction pourrait se désengager de cette retraite par capitalisation...

Le gouvernement a annoncé qu'il présenterait fin juin les grands axes des mesures qu'il compte prendre sur la modification des paramètres relatifs aux droits et pensions de retraites.

A ce jour, nul ne sait sous quelle forme le gouvernement souhaite aborder le sujet et à quel niveau la pénibilité du métier Agent de conduite pourrait être intégrée et prise en compte dans les dispositions à venir concernant les retraites et personne ne sait quel sera l'impact des décisions prises sur le régime spécial des cheminots. De plus, SUD-Rail n'envisage pas un renforcement de l'individualisation et l'introduction d'un système de capitalisation dans l'entreprise publique SNCF.

Considérant ce contexte tout à fait exceptionnel et qu'il n'y a pas nécessité particulière à prendre dans l'urgence et surtout, sans négociation, une décision concernant un nombre, aujourd'hui, relativement réduit d'agent.

Malgré votre réponse négative à la demande de 2 organisations syndicales suite à la communication de l'ordre du jour, nous vous renouvelons aujourd'hui notre demande de retirer ce point de l'ordre du jour, de reconsidérer votre position d'une prise de décision unilatérale, d'accepter d'ouvrir des négociations en tenant compte de nos propositions sur ce sujet, dès que seront connues toutes les conséquences, notamment sur le régime spécial des cheminots, des mesures que le gouvernement a annoncé vouloir prendre sur les retraites.

Car des propositions, nous en avons !!

Pour la fédération SUD-Rail, l'entreprise doit mettre en place un mécanisme ouvert aux ADC comme à tous les cheminots, aboutissant à une cessation effective et anticipée d'activité sans impact négatif sur le montant de la pension, de tous les agents soumis dans le cadre de leur métier à une pénibilité avérée.

Pour la fédération SUD-Rail, le compte temps fin de carrière (puisqu'il existe) doit être abondé exclusivement par l'entreprise, sans plafonnement, et aboutir à ce qu'à l'issue d'une carrière, de 23 ans à la conduite pour les ADC, période de formation comprise, on retrouve l'équivalent en jours des 5 années de bonifications traction supprimées.

Un tel dispositif, offrirait cinq avantages majeurs :

- Il évite une fragilisation du statut en renforçant son caractère unifiant.
- Il est juste car pouvant être ouvert à tous les cheminots exerçant un métier pénible.
- Il prend en compte l'exercice du métier pénible sur toute la durée effective de la carrière, du premier au dernier jour.
- Il garantit la prestation de retraite.
- Il évite le recours à un régime de retraite complémentaire par capitalisation qui alimente la spéculation et ne garantit pas la prestation versée au moment du départ effectif en retraite.

C'est avec cette philosophie que SUD-Rail avait fait des propositions à la direction en 2008. Ce sont ces propositions que SUD-Rail continue à porter aujourd'hui !!

La gestion de ce dossier par la direction est malheureusement symptomatique de ce qu'est, aujourd'hui, le dialogue social dans l'entreprise publique. Le discours médiatique n'est pas cohérent avec les actes.

C'est pour ces raisons monsieur le président, à moins que vous n'acceptiez le dialogue et la négociation que nous souhaitons, permettant d'aboutir à un accord majoritaire sur un dispositif juste, la fédération SUD-Rail se positionnera contre la validation de ce dispositif.



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.fr



Comité Central d'Entreprise SNCF
Séance du 19 mai 2010.

Déclaration SUD-Rail :
« Sécurité de l'exploitation sur le Réseau ferré national » - Rapport annuel 2009

Sécurité des circulations : jusqu'ici, tout va bien ?

Le rapport annuel 2009 de Sécurité de l'exploitation sur le RFN, établi par la Direction de la Sécurité, peut à première vue se résumer par un message du genre « Dormez en paix, braves gens, la situation est bonne et l'ordre règne ! ». A se contenter, comme le fait ce rapport, de l'examen des indicateurs quantitatifs habituels à l'exercice, on peut donner acte à la direction que ceux-ci demeurent à des niveaux certes pas bons mais, disons, corrects relativement à leurs valeurs des quelques années qui ont précédé.

D'ailleurs, M. Aymeric, Directeur général de l'EPSF, qui examine la sécurité ferroviaire à une distance respectable de la réalité vécue sur le terrain, n'a pas attendu pour se féliciter, dans la presse, de cette stabilité des indicateurs. Un choix d'indicateurs purement quantitatifs correspond à une réduction de la réalité et peut même servir à la dissimuler, en permettant aux responsables et aux accompagnateurs de la casse du système ferroviaire français, dont M. Aymeric fait partie, d'afficher l'absence d'inconvénient pour la sécurité de leurs « réformes » ferroviaires. Ce réductionnisme présente donc un intérêt idéologique évident... mais il ne dit rien de la situation réelle de la sécurité ferroviaire et de son évolution.

Or cette situation, que vivent tous les cheminots qui accomplissent des fonctions de sécurité et aussi, *sans avoir le droit de le dire*, les experts de la direction de la sécurité, s'aggrave sans cesse. Elle s'aggrave parce que le système de sécurité ferroviaire est engagé dans une dynamique de divergence née de la poursuite *quasi* compulsive de sa fragmentation institutionnelle. Cette fragmentation interdit de plus en plus à un quelconque service, y compris à la Direction de la Sécurité de la SNCF, de prétendre tenir en mains les outils de contrôle et les leviers d'action qui permettraient de maîtriser d'abord, et d'améliorer ensuite, la sécurité sur le RFN.

A cet égard, la création au 1^{er} janvier 2010 d'une Direction de la circulation ferroviaire (DCF) autonome, dotée d'un directeur qui ne dépend plus hiérarchiquement et n'a plus de consigne à recevoir de la direction de la SNCF, apparaît pour SUD-Rail comme l'étape ultime à l'issue de laquelle la sécurité ferroviaire tombera totalement hors de contrôle. En effet, la Direction de l'infrastructure de la SNCF, qui depuis la loi de 1997 s'autonomisait elle-même de plus en plus de la SNCF au profit de son donneur d'ordre et payeur, RFF, dépendait malgré tout encore du président de la SNCF qui pouvait dès lors, vaille que vaille, assurer une certaine intégration de la sécurité ferroviaire. Ceci ne sera désormais plus possible, en dépit des propos lenifiantes du président Pépy qui, certainement conscient que l'absence d'autorité transverse intermédiaire de sécurité entraînera des demandes d'arbitrage de haut niveau de plus en plus nombreuses, s'est empressé de déléguer toutes ses responsabilités en la matière à un Directeur général Sécurité et Qualité du service ferroviaire, M. Damas, qui mériterait le titre de « premier fusible en chef ». Sans porter de jugement sur les personnes, nous relevons une situation inédite, susceptible de poser d'insurmontables difficultés en cas de désaccords de haut niveau sur les questions de sécurité.

Les spécialistes de la sûreté de fonctionnement savent pertinemment que les faiblesses des systèmes techniques résident dans les interfaces qu'ils comportent. Or, toutes les réorganisations ferroviaires depuis 13 ans, ainsi que l'arrivée d'opérateurs privés, n'ont fait que multiplier à l'envie ces interfaces, pour aboutir à cette apothéose de la fragmentation institutionnalisée que constitue la création de la DCF ! Dès qu'elle a connu cette décision, la fédération SUD-Rail a interpellé par écrit le Secrétaire d'Etat aux transports, M. Bussereau, en mars 2009. Nous attendons toujours sa réponse ; son silence en constitue une : pour le gouvernement, la désintégration de la SNCF est le point de passage obligé du renforcement de la mise en concurrence de l'établissement public par des opérateurs privés, mise en concurrence considérée comme excellente *par postulat*, contre toutes les données de l'expérience. La direction de la SNCF, niant les connaissances de ses techniciens, accompagne voire anticipe et renforce cette désintégration, dont elle pense qu'elle lui permettra d'obtenir l'abandon progressif des garanties sociales des cheminots par un chantage à la perte d'activités et à la suppression d'emplois.

Nous avons aussi bien relevé les consignes de M. Bertrand, directeur de la DCF, qui vont au delà des obligations réglementaires et visent à ériger des barrières supplémentaires entre les agents des EIC et ceux des différentes branches de la SNCF, elles-mêmes de plus en plus séparées les unes des autres. Ce même directeur n'hésite pas à avouer publiquement qu'il n'a de comptes à rendre qu'à RFF et qu'il ne devrait pas participer aux réunions du Comité directeur de la sécurité de la SNCF. Celle-ci n'est pas en reste dans ce processus délétère, avec la mise en œuvre de sa énième restructuration dénommée « Cœur de Région », qui réduit le périmètre d'autorité des directeurs de région (DR) et cantonne leurs responsabilités en matière de sécurité à la seule production « Voyageurs ». Les DR ne seront donc plus en mesure d'assurer de missions d'intégration au regard de la sécurité de l'exploitation. D'ailleurs, les dernières nominations de DR effectuées semblent indiquer que la connaissance de l'exploitation ferroviaire n'est plus un critère pour choisir ces dirigeants...

Lorsqu'on lit dans le préambule du rapport 2009 que : « *La réussite opérationnelle de cette réforme exige de chacun une attention particulière quant aux interfaces avec les autres entités* », cela sonne comme l'aveu politiquement correct des difficultés croissantes que nous venons d'évoquer. Pour se faire pardonner, le rédacteur du rapport ajoute que : « *La transformation managériale engagée présente, comme toute transformation importante, des risques et des avantages (...)* ». Eh bien, SUD-Rail met au défi la direction de la SNCF de démontrer un seul de ces prétendus avantages ! Les risques, par contre, remplissent déjà plusieurs bibliothèques d'ouvrages d'histoire des technologies et de sûreté de fonctionnement.

Sur le terrain et en ce qui concerne *la chaîne de responsabilités*, sujet central en matière de sécurité, même un observateur peu attentif peut remarquer que la désintégration de l'établissement public a atteint un tel degré que des acteurs de plus en plus nombreux éprouvent des difficultés croissantes à comprendre qui est responsable de quoi à la SNCF !

Au regard de ce constat, l'incantation du rapport « *à mettre au premier plan la capacité d'initiative des collectifs de travail* » apparaîtrait risible, si le sujet n'était pas si grave, alors que toutes les réorganisations et les nouvelles méthodes de travail introduites depuis des années par la direction de la SNCF ont pour conséquence de briser les collectifs de travail en question, sur le bon fonctionnement desquels, effectivement, repose la sécurité des circulations... mais pour combien de temps encore ?

A cette fragilité institutionnelle toujours croissante, s'ajoute que, *de facto*, ce sont de plus en plus des critères « économiques » qui pilotent la sécurité du RFN depuis la réforme ferroviaire de 1997. L'examen des faits ridiculise les envolées lyriques des « décideurs » sur la sécurité qui demeurerait soi-disant au cœur de leurs préoccupations et l'emporterait sur toute autre considération. A titre d'exemples tirés du rapport lui-même, le nombre important d'incendies survenus depuis quelques années sur le matériel moteur, ainsi que celui des désordres apparus sur les ouvrages en terre ou les ouvrages d'art, parfois causes de déraillements, découlent de politiques de maintenance sous contraintes comptables croissantes, tant pour le matériel roulant que pour l'infrastructure.

Il est vrai que le président de RFF, M. du Mesnil, n'a pas hésité à affirmer dans la presse qu'en ce qui concerne les petites lignes, il faudra choisir entre une politique d'entretien qu'il qualifie lui-même de « low cost »... et la fermeture pure et simple ! Le rapport de sécurité (page 6 du document « Missions GID ») expose d'ailleurs lui aussi que pour certaines lignes de catégorie UIC 5 à 6 ainsi que pour les lignes de catégorie 7 à 9, il ne s'agira que de « maîtriser » et d'« anticiper » des dégradations abusivement qualifiées d'inévitables, et non pas de régénérer les voies. Ainsi la « maintenance préventive » pourra consister simplement, si RFF ne donne pas à la SNCF les moyens nécessaires, à mettre en place des restrictions de circulation. Les ralentissements permanents pour défauts de maintenance ont donc encore de beaux jours devant eux !

L'examen de quelques indicateurs *qui ne figurent pas* dans le rapport « Sécurité du RFN » permet aussi d'illustrer ce pilotage comptable. Alors que la majorité des accidents mortels sur le RFN ont lieu aux PN, avec 30 à 40 décès d'occupants de véhicules routiers par an, une petite étude effectuée par SUD-Rail a mis en évidence que, depuis 12 ans que RFF *gère* l'infrastructure, il n'a supprimé en moyenne que 0,5% des PN chaque année, alors que durant les 12 années qui ont précédé la « gestion » de RFF, la SNCF supprimait en moyenne annuelle 1,8% des PN. Enfin, en dépit des roulements de tambour réitérés du gouvernement, de RFF et de la SNCF sur la régénération de l'infrastructure, il faut bien constater qu'aujourd'hui encore, la longueur annuelle des renouvellements complets de voie et ballast reste de l'ordre de la moitié de ce qu'elle était dans les années 1970 et 1980...

Nous avons commencé par donner acte à la direction de la sécurité de l'apparente stabilité des indicateurs qu'elle suit. Ce n'est pas contradictoire avec les constats précédents. Un nombre significatif de cheminots, dans la conduite de leur activité quotidienne, raisonnent comme si la SNCF était encore une entreprise intégrée. C'est grâce à leur activité réelle, différente des tâches prescrites par les référentiels et la hiérarchie, grâce à la persistance d'une coopération entre cheminots qui se connaissent et peuvent encore faire fi des barrières institutionnelles qui fragmentent de plus en plus l'accomplissement des tâches de sécurité, qu'un niveau global de sécurité à peu près correct a pu être maintenu en apparence.

Mais chaque année qui passe nous rapproche de plus en plus vite du moment où il faudra payer – très cher – l'addition de la casse de la SNCF que ses dirigeants accompagnent depuis des années avec constance, sinon avec conscience. Entre la paralysie du système ferroviaire sous l'effet de sa fragmentation et de sa complexification croissantes, et de possibles accidents dramatiques, ce ne sont pas les syndicats de la SNCF qui accepteront de choisir. Car une troisième branche de l'alternative existe, celle de la ré intégration du système ferroviaire... mais il ne faut plus tarder. C'est cette option, seule viable, que SUD-Rail continuera à défendre avec obstination, dans l'intérêt général, dans celui des cheminots et dans celui du service public ferroviaire.



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.fr



Comité Central d'Entreprise SNCF
Séance du 19 mai 2010.

Déclaration SUD-Rail : **Les comptes 2009**

Les documents, présentés au CCE, rendent volontairement très difficile l'analyse des résultats 2009 de l'EPIC SNCF qui est la véritable entreprise publique. Ne parler que du groupe, qui inclut toutes les filiales de droit privé de la SNCF, permet à la direction de dissimuler à l'opinion publique et aux cheminot-e-s la dilution progressive de la SNCF dans un ensemble privé de plus en plus important.

Cette disparition par étapes constitue la modalité particulière choisie pour privatiser la SNCF, par rapport à d'autres entreprises publiques où le statut juridique a été modifié d'abord (France Télécom, EDF, GDF, La Poste,...). C'est une privatisation hypocrite, qui met ainsi en évidence la crainte du gouvernement et de la direction SNCF à sa solde d'être confrontés aux réactions que pourraient provoquer une « privatisation plus apparente ».

Un autre élément important est à relever : la direction annonce une perte d'environ 1 milliard d'euros.

Comme indiqué précédemment, il s'agit du résultat au niveau du Groupe SNCF (EPIC + filiales de droit privé). Ce milliard d'euros est composé essentiellement de jeux d'écriture avec des « dépréciations d'actifs » à l'Infra à hauteur de 245 millions d'euros et à Fret à hauteur de 721 millions d'euros. Une dépréciation d'actif est une pratique consistant à diminuer la valeur affichée en comptabilité, parfois jusqu'à zéro dans le cas d'espèce, de biens appartenant à une entreprise.

La logique qui sous-tend cette pratique, purement financière et d'affichage, est grossièrement la suivante : puisque les activités Infra et Fret sont déficitaires, on considère que les engins, outils, biens divers servant à ces activités sont sans aucune valeur car ils servent à faire fonctionner des activités qui ne gagnent pas d'argent. Cette logique retrace donc le seul point de vue capitaliste, mais elle est inacceptable du point de vue de la société dans son ensemble puisqu'elle consiste à faire comme si les locs neuves du fret ou les engins de maintenance de l'Infra ne valaient rien....

Syndicalistes ou simples citoyens, rien ne nous oblige à adhérer au point de vue des capitalistes qui ont imposé, grâce à la soumission du gouvernement et de la direction, les normes comptables en cours (IFRS). Nous essayons de décrypter les documents comptables du point de vue des salariés. **Ainsi, avec un autre choix de normes comptables, les comptes auraient pu être présentés en équilibre...**

Cela ne veut pas dire que tout va bien. La SNCF a certes été victime de la crise économique commencée en 2008, mais la crise est instrumentalisée par la direction pour dissimuler un mouvement plus profond qui relève de ses propres décisions. La logique de privatisation rampante par transfert du boulot de l'EPIC (Établissement Public) vers les filiales de droit privé – transfert que nous avons dénoncé lors de la présentation des budgets 2009 et 2010 – se retrouvent bien dans les résultats 2009.

Les travailleurs/euses du rail sont et seront les principales victimes de ce processus, dont le but apparaît évident si l'on examine, pour le seul EPIC et pour le Groupe SNCF, le rapport entre masse salariale et chiffres d'affaires : 47% pour l'EPIC et 42% seulement pour l'ensemble du Groupe SNCF (EPIC compris).

La dilution de l'EPIC dans le groupe permet de consacrer au paiement des salaires une part toujours moindre du chiffre d'affaires global du groupe : il s'agit très clairement d'un dispositif d'accroissement du dumping social.

Geodis est de plus en plus une entité autonome qui programme et organise la mort du transport ferroviaire de marchandises par l'EPIC (le trafic 2009 correspond à la moitié du trafic de l'année 2000 !) et se sert des filiales pour capter les chiffres d'affaires, en fortes réductions avec la crise économique. L'activité Fret de l'EPIC est systématiquement mise en concurrence avec des entreprises pratiquant le dumping social, entreprises filiales comme VFLI mais pas seulement.

A l'Infra, l'année 2009 voit une hausse de l'activité des filiales d'ingénierie (Inexia et Systra), là aussi au détriment de l'EPIC. Par ailleurs, les indices servant à recalculer chaque année les montants versés par RFF dans le cadre de la convention de gestion de l'infrastructure évoluent de manière défavorable pour la SNCF, accentuant les difficultés financières qui justifient la politique de casse mise en œuvre par la direction.

Nous avons là une illustration de la dynamique mortifère instaurée par la création de RFF, que SUD-Rail avait mise en évidence dès l'origine : la priorité des gouvernements depuis 1996 consiste à comprimer les dépenses d'entretien de l'infrastructure ferroviaire, l'accomplissement du service public ferroviaire et sa qualité pour l'usager étant considérés comme secondaires et le travail des cheminot-e-s comme une variable d'ajustement !

Concernant les TGV, se confirme aussi ce que SUD-Rail annonçait ces dernières années : les décisions du gouvernement sur le montant des péages, toujours favorables à RFF, commencent à toucher sérieusement les comptes de la SNCF. Ce n'est, hélas, qu'une première étape, puisque le sinistre Bussereau a confirmé début 2010 la poursuite de la folle hausse des péages. Dans de telles conditions, l'activité TGV ne peut plus, dans le cadre de la péréquation des comptes, permettre de compenser les pertes des activités en difficulté. Cette situation affaiblit considérablement la position financière de la SNCF. Mais peut être est-ce volontaire ???

Enfin, nous relevons que la direction regrette que les activités TER et Île de France ne soient pas davantage « pourvoyeuses de cash » ! Nous condamnons cette façon de voir les choses, certes cohérente avec la logique capitaliste que direction et gouvernement veulent généraliser, mais contraire aux valeurs du service public. Ses comptes doivent démontrer une gestion saine de l'argent public mais l'objectif ne doit pas être la course aux bénéfices !

Pour terminer, quelques chiffres concernant l'EPIC tels que nous avons pu les extraire des documents de la direction :

Le chiffre d'affaires (le total des recettes) de l'EPIC est stable à hauteur de 18 milliards d'euros alors que les charges augmentent de 3,9%. Concrètement aux discours habituels, ce ne sont pas les charges de personnels qui « dérapent » (les suppressions d'emplois (près de 2000 en 2009) font que ces charges augmentent peu (+0,9 %).

Par contre, les autres charges augmentent beaucoup:

- les péages: +4,8% (alors que le trafic a diminué)
- les impôts et taxes: + 8,7% (alors que le gouvernement a multiplié les cadeaux aux entreprises privées ces dernières années)
- l'énergie de traction: + 8,4 % (ce constat confirme la faute immense qu'a été la vente de la SHERM aux intérêts privés voici quelques années; vente imposée par le gouvernement et assumée, le doigt sur la couture du pantalon, par la direction de l'époque (Gallois et Pépy). Précisions pour les plus jeunes : la SHERM produisait 30 % de l'énergie de traction de la SNCF, en électricité verte issue de barrages hydrauliques et à un coût très inférieur aux coûts actuels.
- les autres charges et achats externes augmentent de plus de 10% (à force d'externaliser des tâches, cela commence à coûter cher...)

La dette nette de l'EPIC SNCF a augmenté de manière significative en 2009 : + 1,3 milliards d'euros, pour dépasser fin 2009 les 4,4 milliards d'euros.... Celle du groupe SNCF a augmenté de 1,1 milliards d'euros pour dépasser les 7 milliards fin 2009 ! Ceci est le résultat du mécano capitaliste lancé par Pépy voici deux ans avec les coûteuses acquisitions d'entreprises privées, surtout dans la Branche Geodis. Cet état de fait est inquiétant pour l'avenir.

Conclusion : les comptes 2009 confirment les dérives capitalistes d'une politique organisant la privatisation rampante de la SNCF et un avenir sombre pour le service public et le statut social des salarié-e-s qui le font vivre au quotidien.

Seul un changement complet de politique peut permettre d'offrir à la fois aux usagers du train (voyageurs et chargeurs) et aux cheminot-e-s des perspectives conformes aux besoins sociaux et aux urgences écologiques de l'heure.

Avant qu'il ne soit trop tard, il nous faut opposer la plus ferme résistance afin de préserver notre entreprise publique !