



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](mailto:federation-sudrail@wanadoo.fr)  
[www.sudrail.fr](http://www.sudrail.fr)



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

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

Pour faire accepter les milliers de milliards d'euros d'argent public donnés aux banques, aux compagnies d'assurances et aux multinationales pour sauver le capitalisme financier de la faillite, de nombreux dirigeants, politiques et économiques, n'avaient pas hésité à remettre en cause le dogme libéral lui-même. Il s'agissait en effet désormais de s'attaquer à la spéculation financière, aux « bonus » et d'exiger même pour certains – à travers un oxymore - une « moralisation du capitalisme ». Tout changer – dans les discours – pour calmer les esprits et que rien ne change.

En ce début d'année 2010, alors que les licenciements, les fermetures de sites, la mobilité imposée se poursuivent dans l'économie réelle, touchée de plein fouet par la crise financière, les banques ont renoué avec des profits historiques et sont en mesure de récompenser leurs traders à un niveau aussi élevé qu'avant la crise... Ainsi, en France environ 3500 « opérateurs de marchés » devraient se répartir environ un milliard d'euros pour leurs services en spéculation et autres jeux d'écritures.

Pendant ce temps, à Amiens, 6 syndicalistes de Continental Clairoux sont traînés devant les tribunaux pour s'être opposés au licenciement de 1120 salarié-e-s, pour ne pas avoir sagement accepté la loi du dumping social, et réclamé - et obtenu - des indemnités plus conséquentes. Ils sont accusés sur la base des témoignages de leurs patrons d'avoir commis des « dégradations » à la sous Préfecture de ...

**Rappelons-le, ce qui s'est passé à la sous-préfecture n'est qu'une conséquence de la scandaleuse décision patronale de licencier !**

- ➔ Les patrons de Continental, comme les autres, empochent durant des années de l'argent public au titre de ce qu'ils appellent « les aides à l'emploi », avant de licencier.
- ➔ Les patrons de Continental, comme les autres, renforcent la précarité, la flexibilité, détériorent les conditions de travail, tout ça « pour sauver l'entreprise » disent-ils, avant de fermer l'usine et licencier !

**Nous pensons que quelques dossiers étalés sur le sol d'une sous préfecture ne sont pas grand chose au regard des 1.120 personnes foutues à la porte et perdant leur emploi, au désarroi de leurs familles, parce que leur employeur peut réaliser plus de profits ailleurs.**

**Soyons tous solidaires contre la répression**

Ces condamnations sont d'autant plus inadmissibles qu'un protocole d'accord de fin de conflit a été signé en mai : les poursuites auraient du être abandonnées dans ce contexte de fin de conflit...

comme si était engagé le représentant de l'Etat !

Ces condamnations apparaissent comme une revanche vis-à-vis de salarié-e-s, de militant-e-s qui ont mené pendant des semaines une lutte sans concession, qui n'ont pas cédé aux menaces et chantage de la direction et des pouvoirs publics, et qui ont été capables d'imposer des reculs importants à la direction de Continental.

L'envahissement de la sous-préfecture n'a servi que de prétexte à ces condamnations.

**L'attaque patronale et gouvernementale contre nos 6 camarades, c'est une attaque contre l'ensemble des travailleurs/ses, et plus que jamais la riposte doit se situer à un niveau national et interprofessionnel.** Voilà pourquoi SUD-Rail et l'Union syndicale Solidaires participaient à la manifestation de soutien à Amiens le 13 janvier dernier, pour le procès en Appel.

Parce que la condamnation des salarié-e-s de Continental :

- ◆ c'est la résurgence de la loi dite « anticasseurs », abolie il y a plus d'un quart de siècle.
- ◆ c'est une parodie de justice, où les patrons dénoncent celles et ceux qu'ils veulent faire condamner.
- ◆ c'est un message pour dire « voilà ce qui arrive aux salarié-e-s qui résistent ».
- ◆ c'est la même logique que les sanctions prises à ErDF suite aux grèves du printemps dernier, allant jusqu'à des licenciements de militants CGT et SUD Energie, ou que les sanctions envers des militants SUD de La Poste, pour avoir soutenu des luttes et s'être opposés au dumping social qui est au cœur du processus de privatisation,
- ◆ c'est cette logique répressive qui a mené à condamner les militants STC en Corse, qui a abouti à l'emprisonnement de responsables de l'USTKE en Kanaky
- ◆ c'est aussi la répression dont sont victimes les « désobéisseurs » de l'Education Nationale, qui osent refuser de confondre éducation et endoctrinement,
- ◆ et puis, la condamnation des salarié-e-s de Continental., c'est le prolongement du harcèlement subi par les militants syndicaux dans de nombreuses entreprises du privé, y compris certaines très proches de nous : environ 15.000 licenciements, chaque année, de ces salarié-e-s protégés, que le Code du travail ne protège guère de la haine de classe patronale.

**Parce que les patrons, eux, n'ont pas d'état d'âme pour savoir si la lutte des classes existe encore ou pas !**

## **Les transports ferroviaires dans la tourmente libérale**

C'est au nom de ce même dogme libéral, qui a précipité l'économie mondiale dans la récession, que les transports ferroviaires doivent devenir des terrains de jeux pour actionnaires, que les opérateurs historiques désignés comme « monopoles publics » doivent subir le démantèlement et la mise en concurrence. Pour laisser la place à des intérêts privés qui n'ont que faire de l'urgence sociale et écologique auxquelles le mode ferroviaire pourrait répondre, s'il se développait à travers des entreprises publiques de service public, parce que précisément ils sont une privatisation des intérêts.

Ces intérêts privés, qui donnent corps au capitalisme financier, poursuivent pourtant la plupart du temps un objectif en contradiction encore une fois avec les intentions libérales affichées : celui de recréer des « monopoles », mais privés, où le dumping social permet de peser sur les réglementations du travail et les salaires pour dégager plus de marges, et où le jeu des participations croisées permet une certaine « stabilité » et des alliances. Ainsi, comme l'a récemment révélé un cabinet d'étude, 98 personnes détiennent 43 % des droits de vote des entreprises qui sont cotées à la Bourse de Paris à l'indice CAC 40 ! Face à ce cumul généralisé de lucratifs jetons de présence, il semble juste, comme le fait le journal Le Monde, de parler de « consanguinité des conseils d'administration ».

Les transports ferroviaires, comme l'éducation, l'assurance maladie, l'assurance vieillesse, ... sont de nouvelles cibles de l'offensive libérale, parce que le capitalisme a besoin de nouveaux marchés pour

pallier la baisse de ses taux de profit sur des marchés plus anciens. **Alors que le système a frôlé la faillite et cherche systématiquement à contourner le principe pourtant mis en avant de la « concurrence libre et non faussée », c'est encore au nom du dogme libéral que l'entreprise publique SNCF devrait être démantelée pour laisser la place à une multinationale mieux à même de défendre des intérêts privés.**

Au nom de l'ouverture à la concurrence, la loi d'Organisation et de Régulation des Transports Ferroviaire se charge de confier à une direction totalement autonome, dont le directeur est directement nommé par le premier ministre, la gestion de la sécurité des circulations ferroviaires, portant un nouveau coup sérieux à l'entreprise intégrée et à la sécurité ferroviaire. A noter que cette même loi préconise pour la RATP le maintien de la gestion des infrastructures et du caractère intégré pour « garantir la sécurité »...

## **Le fret ferroviaire public torpillé par les intérêts privés**

C'est ce schéma qui est en cours de réalisation pour le fret. L'ouverture à la concurrence de ce trafic en 2006 n'a pas augmenté la part du fret ferroviaire face à la route notamment, mais renforcé la concurrence intra modale autour des trafics les plus rentables. Ce renforcement se fait essentiellement au détriment des salarié-e-s dont les conditions de travail, les salaires, la formation, la sécurité subissent une dégradation afin de réduire les coûts de production.

La mise en place d' « entités spécialisées » plutôt que d'annoncer une filialisation immédiate du fret ne peut tromper personne sur les intentions de la Branche Géodis SNCF. Le chantage à la rentabilité économique – et financière – fait aux salarié-e-s a bien pour objectif de transférer la charge de travail de l'EPIC vers les filiales. Alors que les trafics de wagons isolés réalisés par Fret SNCF sont fortement réduits et engendrent des milliers de suppressions d'emplois, le Groupe SNCF fait le choix de se développer par une croissance externe notamment à l'international, où les filiales ont le premier rôle.

Le 14 janvier, une table ronde devait approfondir les rapports entre l'EPIC et les filiales, mais la direction n'a fourni aucune réponse précise à la question qu'elle a elle même posée... Tout au plus cette énième réunion aura servi à confirmer – comme le fait le budget prévisionnel 2010 - que le Fret SNCF est désormais rangé au même titre que les filiales sous la coupe de SNCF Géodis, ce qui en dit long sur la volonté de la direction de dissoudre l'EPIC, les cheminots et leur statut dans la branche.

**Les agents du Fret subissent les conséquences de l'éclatement de l'entreprise et le dumping social. La mobilisation et la construction d'un véritable rapport de force semblent incontournables pour obliger la direction à négocier d'autres mesures que celles consistant à reporter de quelques semaines ses projets de transfert de charge en direction des filiales.**

## **Ils veulent tout déréglementer**

Dans le cadre de l'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire, la direction SNCF avait fait le choix, dans les négociations, de cautionner la mise en place pour le secteur privé d'une réglementation du travail en très net recul par rapport au RH 0077. Elle pensait se servir de ce recul pour imposer une déréglementation aux cheminots du fret et se rapprocher de cette convention collective du secteur privé, mais les mobilisations ont contrarié ses plans.

Pour les activités Voyageurs, la direction souhaite inclure les cheminot-e-s à statut dans les prochaines négociations pour une nouvelle convention collective. Et une fois de plus elle n'a pas l'intention de proposer le RH 0077 comme référence. Le « comité Grignon », mis en place par le gouvernement, prépare actuellement les conditions de transfert de cheminot-e-s vers le privé en cas de perte de marché TER par exemple.

Le projet de la direction de constituer des établissements mono activité regroupant plusieurs métiers constitue une étape pour transférer plus facilement vers le privé des agents de conduite, des ECT, de l'escale, de la vente, du matériel... entièrement dédiés à telle activité ou à telle ligne.

Comme pour le fret, la direction poursuit son Monopoly, comme en témoigne la récente acquisition de Keolis, et ses deux milliards de dette ..., mais elle va encore plus loin en créant avec Eurostar une nouvelle entreprise ferroviaire en concurrence directe avec l'EPIC, où pourront être embauchés des salarié-e-s hors statut cheminot.

## **Il faut une riposte à la hauteur de l'attaque**

Si les différentes journées de mobilisation sous forme de grève de 24 h de l'année 2008 ont permis, lors des deux premières actions, une réelle mobilisation, leur enchaînement a été au contraire démobilisateur. Si nous voulons espérer gagner il nous faut un rapport de force capable de durer et pas simplement qui indique à intervalles réguliers le nombre de mécontent-e-s.

**Nous ne souhaitons pas discuter avec la direction ou le gouvernement sur le contenu du recul social qui nous menace.** Et parce que nous y sommes opposés, il nous semble logique en tant que syndicat, d'organiser la résistance au démantèlement de l'entreprise publique SNCF. Parce que c'est l'avenir de chaque cheminot-e qui est en jeu, cette décision d'une grève reconductible, tous services, n'appartient pas qu'aux fédérations syndicales, mais à toutes et tous.

**Il faut adresser de façon unitaire un véritable ultimatum à la direction SNCF et au gouvernement. S'il n'est pas entendu, nous pensons que seul un préavis de grève reconductible, tous services, permettrait de modifier les choix faits aujourd'hui en matière de développement ferroviaire et de régression sociale.**

## **Construisons une riposte nationale et interprofessionnelle !**

Contrairement à ce que voudrait nous imposer la direction SNCF, nous n'avons pas de « patriotisme d'entreprise ». Nous sommes bien déterminés à nous battre pour défendre les intérêts de classe de tous les travailleurs du rail, et mettre tout en œuvre pour imposer aux exploiters un statut social qui respecte les salarié-e-s et permette de lutter efficacement contre le dumping social.

Le 21 janvier, contre les suppressions d'emplois et la dégradation des conditions de travail, toute la fonction publique sera en grève. Le gouvernement prévoit pour 2010 la suppression de 33000 postes de fonctionnaires en ne remplaçant pas les départs en retraite. Au delà de la simple volonté de réaliser des économies budgétaires, le gouvernement applique une idéologie politique destructrice des services publics, pour imposer une marchandisation généralisée.

La fédération des syndicats SUD-Rail et l'Union syndicale Solidaires seront dans la rue le 21 janvier pour participer aux manifestations. Dans la fonction publique, à la SNCF et dans bien d'autres secteurs, de nombreuses actions ou grèves se développent. Tous ces « temps forts » doivent nécessairement s'inscrire dans la construction d'un mouvement d'ensemble durable pour parvenir à imposer d'autres choix aux patrons et au gouvernement.

**Parce qu'aussi bien dans les directions d'entreprises qu'au gouvernement c'est le passage en force permanent, il y urgence à agir, dans l'unité et au niveau interprofessionnel, à la construction d'un rapport de force capable d'imposer une autre répartition des richesses, ainsi que le maintien et le développement de secteurs ne devant pas subir la loi de la rentabilité économique et financière.**



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](mailto:federation-sudrail@wanadoo.fr)  
[www.sudrail.fr](http://www.sudrail.fr)



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

## Déclaration SUD-Rail : **Déclaration Budget 2010**

La présentation du budget 2010 est une opportunité pour faire le point sur l'état de santé de la SNCF, Etablissement Public, qui n'a pas d'actionnaire, contrairement aux dires de ses dirigeants. Ce petit rappel a pour objet d'insister ce qui devrait être une évidence: la SNCF n'est pas une entreprise comme les autres.

Son rapport aux pouvoirs politiques (gouvernement, conseils régionaux,...) et aux populations est, chacun le sait, très particulier; sa contribution aux équilibres territoriaux significative; son rôle, dans le droit au transport dans le pays, essentiel et son poids dans le transport des marchandises majeur. Enfin, rappelons que la France ne serait pas en pointe dans le domaine de la Très Grande Vitesse, si la SNCF avait été une entreprise comme les autres...

### **Revenons sur le budget 2010 de la SNCF**

Il va de soi que le contexte est à prendre en compte. La société traverse une crise majeure: crise écologique, financière, économique et sociale. Les puissances qui nous gouvernent ont clairement démontré ces derniers mois quelles étaient leurs priorités.

**Un tombereau d'argent public a été déversé aux banques et organismes financiers privés. L'argent public a ainsi permis de sauver les intérêts financiers privés** (application du vieil axiome de la nationalisation des pertes avec en parallèle la privatisation des profits). Ces versements colossaux, sans pratiquement aucune contre-partie, mettent en grande difficulté les finances publiques (ce qui pèsera sur la protection sociale mais aussi sur les rapports entre les Etats et les entités publiques (fonctions publiques, établissements publics comme la SNCF) tout en évitant le débat de fond sur les méfaits du capitalisme financier. Par ailleurs, on observe que tout ce fric est utilisé pour relancer la spéculation (voir la remontée du CAC 40 et les primes des traders...). Bref, le règlement de la crise financière, du point de vue des intérêts privés, a bien été une priorité pour les pouvoirs en place.

**On ne peut pas en dire autant pour la crise écologique. Le sommet de Copenhague a été le fiasco attendu; pas question pour les pouvoirs en place, de remettre en cause les règles du jeu capitaliste.** A une échelle plus réduite, celle de notre pays, chacun peut apprécier les écarts entre les effets d'annonce du « Grenelle de l'Environnement » et les politiques effectivement mises en oeuvre. Dans un domaine central comme celui des transports, les grands discours sur le report modal vers les modes les moins agressifs pour l'environnement restent, en pratique, lettres mortes quand il faut passer aux actes. Il est vrai que là aussi, l'action effective nécessite une remise en cause du dogme économique libéral de la concurrence libre et non faussé...

**Enfin, comment ne pas évoquer la profondeur de la crise sociale qui percute les populations les plus démunies dans le monde entier.** Plusieurs commentateurs ont signalé l'apport de l'Etat-providence dans un pays comme la France, comme amortisseur de l'impact social de la crise. Même Sarkozy a osé s'adosser à ce constat pour redorer son blason alors que toute sa politique a consisté jusqu'à présent à casser les acquis des

luttons politiques et sociales qui avaient construit une Protection Sociale digne de ce nom. Du point de vue des chômeurs de longue durée, l'année 2010 risque d'être terrible, puisqu'en application d'une des contre-réformes du gouvernement, des centaines de milliers d'entre eux vont se retrouver en fin de droits. La question centrale de l'emploi doit interpeller un Etablissement public comme la SNCF qui n'est pas une entreprise comme les autres...

## **Autre élément central de contexte : les choix politiques en matière de transports**

**Pas de surprise du côté du pouvoir en place; c'est le maintien des orientations ultra libérales, basées sur la concurrence libre et non faussée.** Dans le domaine des chemins de fer, la loi relative à l'organisation et la régulation des transports ferroviaires, dite « ORTF » accentue la désintégration du système avec des conséquences graves en matière de sécurité des circulations et de qualité de la production. La fédération SUD Rail a exprimé, à de nombreuses reprises, les arguments justifiant ses craintes. Force est de constater que le gouvernement refuse tout débat à ce sujet (sans doute manque-t-il d'arguments pour répondre point par point à nos écrits) et que la direction apparaît comme étant totalement aux ordres en la matière puisqu'elle refuse de mettre en débat public les remontées inquiétantes du dispositif d'audits et de contrôles dont elle dispose.

Sur la question du financement public des transports, là aussi, aucune inflexion dans la politique gouvernementale. Les derniers arbitrages connus sur la taxe carbone, la taxe professionnelle, le financement des trains d'aménagement du territoire vont dans le sens d'un statut quo d'une politique des transports, toujours favorable au mode dominant, la route et refusant des financements croisés allant dans le sens des annonces du Grenelle de l'Environnement.

**Pour la SNCF, le premier élément à relever à l'orée de 2010 est la forte évolution du Groupe SNCF et les effets de celle-ci.** Si l'on se fie au document remis par la direction, les principaux faits marquants dans ce domaine sont les suivants :

- ⇒ apport d'Effia à Keolis et intégration globale de Keolis
- ⇒ intégration de Rail Solution SAS créée en septembre 2009 (filiale de promotion à l'international des systèmes d'information de distribution)
- ⇒ SVI rl (entreprise ferroviaire en Italie dont l'activité démarrera en 2011)
- ⇒ On Board Solutions (portail multi média diffusé en Wifi sur la LGV Est; démarrage prévu en avril 2010). On observera l'appétence de la direction pour l'anglais; cela doit faire plus « business » sans doute...
- ⇒ Création d'Eurostar International Limited, entreprise ferroviaire de droit anglais, détenue à 55 % par la SNCF et de sa filiale à 100% Eurostar France (filiale de mise à disposition de personnel).
- ⇒ Acquisitions d'IBM 4PL (logistique mondiale d'IBM), Cool Jet, Giraud, 3 agences du groupe Mory, SCRI et Sincrolog en Italie
- ⇒ Acquisition de parts complémentaires de Novatrans (détention à 85%)
- ⇒ Acquisition de parts complémentaires d'Ermewa et passage à intégration globale (100%)
- ⇒ Acquisition de Veolia Cargo (hors activités françaises)
- ⇒ Création de la Foncière S2FIT qui devient propriétaire des principaux immeubles de bureaux appartenant encore à la SNCF

Ces acquisitions qui modifient sensiblement le Groupe SNCF sont conformes aux orientations stratégiques de la direction et amènent une dilution significative du poids de l'EPIC dans le groupe.

**Ainsi, en terme de chiffres d'affaires, l'EPIC ne représentera en 2010 que 59 % contre 76 % en 2006.**

**Ainsi, en termes d'effectifs, l'EPIC ne représentera en 2010 que 68 % des effectifs du groupe contre 86 % en 2006.**

Du point de vue financier, ces acquisitions participent de manière significative à la forte augmentation de l'endettement. Sur les 3 dernières années, l'endettement du Groupe SNCF a augmenté de 6 milliards d'euros pour atteindre 10, 2 milliards d'euros! Cette augmentation est due pour plus de la moitié (exactement à hauteur de 3,4 milliards d'euros) aux acquisitions d'entreprises réalisées entre 2007 et 2010.

## **Enfin, l'augmentation du poids des filiales a un effet social important avec le renforcement du dumping social interne organisé par la direction.**

On le voit tous les jours au sein de l'activité Fret où les agents sont soumis quotidiennement au chantage de la concurrence des filiales, pour « permettre au groupe de conserver le marché »!

On lit l'annonce d'une démarche identique au sein de la Branche Proximités (page 28 du document « Budget 2010 » de la direction): « une des conditions du succès reste l'amélioration de la compétitivité « pour être dans le marché », entre autres, « en choisissant les entités de la Branche les mieux placés pour répondre aux différents marchés ».

SUD Rail exprime son opposition totale à cette politique de dilution de l'établissement public dans un groupe fonctionnant comme le privé. Politique qui met directement en cause le Statut et la protection sociale des cheminots, tout en fragilisant par ailleurs les finances.

**Deuxième élément important à soulever dans notre analyse du budget 2010 : la question des péages.** Comme indiqué précédemment, le gouvernement persiste et signe. Le système ferroviaire devrait s'autofinancer, d'où une décision d'augmenter fortement les péages des TGV et une fausse stagnation des péages des trains de marchandises contrairement aux « engagements » du gouvernement (à ce sujet, nous nous doutions de l'embrouille).

Rappelons les enjeux:

**Pour les TGV**, la décision du gouvernement amène, à trafic égal, une augmentation de plus de 900 millions d'euros par an, augmentation montant en charge sur les années 2008 à 2013... Concrètement en 2010, cela se traduira par un surcoût d'environ 250 millions d'euros, essentiellement, donc, pour les TGV.

Précision pour Fret, le gouvernement a laissé RFF contourner les engagements en terme de stabilisation relative des péages en augmentant fortement les péages des gares dites de triage (RFF ayant une définition très large de la notion de gares de triage) et des voies de service... Ainsi, Fret SNCF devrait payer un peu plus de péages en 2010 qu'en 2009 alors que le trafic est prévu en baisse de plus de 5 % (en parcours trains-kilomètres).

Jusqu'en 2008, l'activité TGV permettait à la SNCF de récupérer pas mal d'argent (autour de 500 millions d'euros par an, déduction faite des investissements réalisés pour l'achat de rames TGV). Cette manne relative permettait dans les faits de réaliser une péréquation interne à l'établissement public permettant d'encaisser les déficits des trains Corail par exemple, et sur le plan de la trésorerie, de mieux encaisser les conséquences des activités perdant de l'argent (comme Fret ou l'Infra).

Avec les décisions du gouvernement en terme de péages, cette capacité de l'activité TGV disparaît puisque dès 2010, elle va perdre de l'argent (155 millions, déduction faite des investissements réalisés). Rappelons que les péages vont encore augmenter les prochaines années s'il n'y a pas de changement de politique en la matière.

Cette situation inédite (TGV qui perd de l'argent) remet bien évidemment en cause toute péréquation interne à la SNCF tant du point de vue des activités déficitaires que de la trésorerie. Par ailleurs, elle amène la direction à s'interroger sur des trafics TGV déficitaires, jugés supportables dans l'ancien schéma et plus aujourd'hui. Ainsi, sont cités dans le document de la direction sur le budget 2010, les relations Paris-Arras, Nord-Est, Est-Atlantique qui devraient faire l'objet de réduction de l'offre à compter du service de décembre 2010.

**Pour les trains Corail déficitaires**, appelés trains d'aménagement du territoire, la direction indique avoir construit le budget dans l'attente des décisions du gouvernement. Il semble pourtant que le gouvernement a tranché, comme nous l'avons indiqué précédemment, pour un financement interne au système ferroviaire, en envisageant une taxe sur les billets TGV... Décision dont chacun appréciera le sens (ou le non-sens), dans le contexte des péages que nous venons d'évoquer...

**Troisième élément : les effets de la loi dite ORTF.** Ils sont les plus marquants à l'Infra, avec l'isolement organisé des cheminots du Transport Mouvement au sein des Etablissements Infra Circulation, chapeauté par une Direction de la Circulation Ferroviaire, dont les premiers mots à « ses » directeurs d'EIC a été d'insister sur son autonomie vis à vis de la SNCF de tous les points de vue, même au-delà des écrits de la loi. Cela irait même jusqu'au logo « SNCF » qui ne devrait plus être utilisé !!!

Les effets de cette loi scélérate sont également significatifs en terme de coûts supplémentaires:

- ➔ la SNCF sera le principal financeur de l'ARAF (Agence de régulation des activités ferroviaires): 16 millions d'euros en 2010, Agence dont l'activité principale, voire unique sera de chercher des poux dans la tête de la SNCF au nom du dogme de la concurrence libre et non faussée!!!)
- ➔ renforcement paradoxal de la direction Stratégie et Régulation dans une période où la direction n'arrête pas d'affirmer son objectif de baisser les coûts de structure... A ce sujet, SUD Rail réaffirme que la désintégration du système ferroviaire, en cours, outre ses aspects gravissimes sur le niveau de la sécurité, entraînent des surcoûts importants (coûts de transaction avec RFF, l'ARAF, l'EPSF...), dépenses toujours passées sous silence !

## Quelques commentaires complémentaires sur des éléments du budget :

Sur le chiffre d'affaires, la direction a fortement communiqué sur son augmentation apparente. En 2010, le CA du groupe devrait dépasser les 30 milliards d'euros, soit une augmentation d'environ 5,6 milliards dont 4,75 milliards sont liés aux acquisitions d'entreprises privées.

Lorsqu'on reprend la progression du CA budgétée, hors acquisitions, soit 939 millions d'euros, on relève avec intérêts les éléments suivants:

- ⇒ **la baisse des revenus de la Convention de gestion de l'Infra** (autour de 30 millions d'euros en moins par rapport à 2009 !) alors que chacun connaît le déséquilibre structurel de cette convention au détriment de la SNCF !
- ⇒ **le choix de la direction d'intégrer en recettes prévisibles de la part de RFF 100 % du surcoût lié à la contre réforme des retraites** (soit 56 millions d'euros pour 2010) alors que RFF n'est pas d'accord ! (Même si nous prenons acte des informations communiquées en séance, nous indiquant que des provisions ont été réalisées pour tenir compte du désaccord actuel). En lisant les pages 12 et 13 du document de la direction, on apprend ainsi que pour 2009, RFF a indiqué accepter de payer que 50% de ce surcoût, les factures correspondantes n'ayant d'ailleurs toujours pas été réglées par RFF à la date du 6 janvier 2010 !)
- ⇒ **Constat en incidence sur les contentieux Infra / RFF** : si l'on comprend bien les écrits de la direction, outre l'aspect surcoût retraites, on constate des désaccords entre les 2 EPIC, dépendant du même ministère de tutelle pour pratiquement tout, sachant que le déficit chronique pour la SNCF GID est catastrophique tant du point de vue financier que pour le personnel, sous pression permanente pour atteindre des objectifs de productivité impossibles:
  - ⇒ convention fournitures: contentieux à hauteur de 45 millions d'euros pour 2009
  - ⇒ convention SNCF Entrepreneur: contentieux à hauteur de 22 millions d'euros sur l'avenant 2009 portant sur l'actualisation des prix 2008
  - ⇒ Produits sur sinistres: sur une facture SNCF de 34,5 millions d'euros, RFF n'a actuellement validé que 20 millions d'euros...

**Revenons aux éléments relevés en lien avec l'évolution du chiffre d'affaires:** il est prévu une hausse non négligeable des produits du trafic TER et Transilien (autour de 5 %)..

La confirmation de la situation dramatique de l'activité Fret dont le CA est prévu en chute de plus de 11 % en 2010 par rapport à 2009, année déjà fortement marquée par la crise. Ainsi, le budget prévoit un trafic à hauteur de 24,6 milliards de tonnes/km qui est un niveau objectivement catastrophique

Pour mémoire, trafics Fret: en 2000: 58 milliards de tk (SNCF seule), avant l'ouverture à la concurrence; en 2008: 39 milliards de tk (tous opérateurs, dont 35 pour la SNCF).

On observera que cet « objectif » budgétaire est conforme à l'objectif stratégique visé dans le rapport du cabinet Bain, repris à son compte par la direction de la SNCF, soit 20 milliards de TK. Objectif que nous avons traduit en matière d'emplois à 8000 suppressions.

Enfin : Rappelons qu'avec toutes ces limites, le Grenelle de l'environnement s'est donné, fin 2007, comme objectif une augmentation de la part du fer dans le transport de marchandises de 25 % à l'horizon 2012 (soit 43 Gtk + 25% = 54 Gtk !!!). Mais tout le monde n'est pas perdant dans la situation catastrophique du transport de marchandises dans notre pays. Les gros chargeurs bénéficient d'une sacrée chute des prix: le budget nous indique que le prix moyens par tonne/km est prévu à hauteur de 3,3 centimes d'euros pour un prix constaté en 2008 de 4,2 centimes d'euros, soit une baisse des prix de plus de 21 % en deux ans !

**Lorsque l'on « zoome » au niveau de l'EPIC**, on observe une progression très faible du chiffre d'affaires (+ 1,1% pour atteindre 18, 454 milliards d'euros.

- Les charges dites de personnel baissent ! (- 1,2 % , soit près de 100 millions d'euros, en raison des suppressions d'emplois).
- les achats et charges externes (hors énergie et péages) continuent leur augmentation apparemment inexorable depuis plusieurs années (+ 4,2%, soit 183 millions d'euros)
- les péages atteignent le niveau vertigineux de 3 milliards 170 millions d'euros (+ 3,3%), sachant que les péages Eurostar n'apparaissent plus dans les comptes de l'EPIC.
- l'énergie de traction et les carburants augmentent de plus de 20 % pour atteindre 643 millions d'euros
- les impôts et taxes augmentent (+ 1,1%) pour atteindre 775 millions d'euros. Ce constat confirme que la SNCF n'est pas une entreprise comme les autres; sinon, comment peut-on comprendre que ses impôts augmentent l'année où Sarkozy met fin à la Taxe Professionnelle avec globalement, à la clef, une diminution des impôts des entreprises d'un montant de près de 12 milliards d'euros. La SNCF, gros contributeur en terme de taxe professionnelle dans l'ancien système, se voit maintenant taxer sur son matériel roulant, selon des formules savantes dont l'objet est de compenser la fin de la taxe professionnelle. Ce constat n'a pas pour objet de rouler dans le sens du Medef qui veut faire disparaître la contribution des entreprises au financement public mais simplement de souligner le traitement particulier pour une entreprise pas comme les autres.

**En terme d'emplois, la direction essaie de noyer le poisson en parlant en effectif moyen.** Cette façon de procéder ne permet pas d'apprécier l'impact réel du budget 2010 dans ce domaine. Le seul nombre significatif est celui obtenu en comparant celui des départs estimés (5400) et le niveau maximum d'embauches envisagés (1800). **Ce sont donc au minimum 3600 emplois qui seront supprimés en 2010.** Les informations communiquées tardivement à la commission économique permettent de constater qu'au moins 3500 suppressions dans les entités rattachés à la direction Fret et plus d'un millier dans les établissements et directions Infra. Les autres services pâtiront également de suppressions d'emplois, les directions concernées ayant des objectifs en terme de productivité autour de 1,5 à 2 %..

Cette destruction massive d'emplois au coeur de la production ferroviaire est insupportable tant du point de vue des personnes concernées qui vont devoir subir une mobilité subie avec toutes les conséquences que l'on connaît que du point de vue des pertes de compétences et de l'affaiblissement de l'appareil de production pourtant essentiel pour l'avenir si l'on veut vraiment développer une politique écologique des transports s'appuyant sur les atouts du chemin de fer.

## **Et les investissements ?**

Nous observons que nombre d'investissements de l'année 2010 sont des coups partis de la période d'avant crise.

Nous n'en dirons pas plus et souhaitons plutôt évoquer le problème de la capacité de la SNCF à investir dans l'avenir compte tenu du contexte que nous avons développé et de sa situation financière.

Sans prétention d'expert, nous comprenons des écrits de la direction que, outre, la situation extraordinaire de la branche Fret et dont chacun a compris que l'avenir est avant tout lié à des choix politiques forts en matière de politique des transports:

- **La branche Infra n'a plus de capacité d'investissements dans le contexte actuel des conventions avec RFF.** Ce constat renforce le caractère essentiel des discussions en cours en 2010 pour le renouvellement et nous devrions plutôt dire la réécriture des conventions avec RFF. A ce sujet, SUD Rail demande que ces discussions se fassent dans la transparence ce qui n'a jamais été le cas dans le passé.
- **La branche Proximités est dans une situation qui n'est pas satisfaisante.** La direction indique qu'il est nécessaire de faire financer en externe 100 % du matériel roulant en Ile de France (50 % en ce moment). A ce sujet, qu'en pense l'autorité organisatrice ? Par ailleurs, la direction étudie une cession de certains des matériels roulants à un organisme financier; ce qui semble correspondre à une stratégie de ventes de bijoux de famille pour rééquilibrer les comptes... SUD Rail fait part de son inquiétude sur cette étude en cours et demande à la direction une discussion de fond à ce sujet.

- **la situation de la branche SNCF Voyages** était satisfaisante jusqu'à ce jour, mais en raison de la casse de son modèle économique avec la forte augmentation des péages que nous avons déjà évoquée, l'avenir est source d'interrogations.

## **En conclusion :**

- Le budget 2010 confirme des orientations stratégiques que nous dénonçons : **la dilution de l'EPIC dans un groupe au fonctionnement capitalistique, l'accompagnement de la désintégration du système ferroviaire et de l'ouverture à la concurrence.**
- Il sera **destructeur d'emplois** (sans doute autour de 6.000 emplois détruits qui ne seront pas compensés par les quelques ré internalisations de tâches annoncées par la direction ... qui ressemblent à un écran de fumée.
- Monté dans un contexte politique défavorable au service public, **il construit les difficultés financières futures qui seront utilisées pour casser encore un peu plus la SNCF publique.**

La délégation SUD Rail émettra par conséquent un vote négatif



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.org



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

Déclaration SUD-rail :

## **Consultation sur la mise en place du télétravail**

Parmi les "7 axes de travail" de la direction dans le cadre de la "nouvelle dynamique métiers" présentée lors de la table ronde emploi du 29 octobre 2010 figurait le télétravail. La finalité de cette mise en place était bien claire pour la direction : l'accompagnement de transferts d'activités et l'accompagnement de la mobilité géographique des cadres (« et notamment la mobilité Province-Paris »).

Contrairement à de nombreuses entreprises, la direction fait le choix ne pas engager de négociations sur le télétravail et de passer par une consultation en CCE, histoire d'officialiser les expérimentations en cours ici et là.

Lors de la table ronde emploi du 29 octobre 2010, la fédération SUD-Rail a rappelé le bilan mitigé de la mise en place du télétravail dans le cadre de l'accord «travailleurs handicapés».

Il n'est donc pas acceptable de lire que le télétravail ne peut être accordé que de manière exceptionnelle aux travailleurs handicapés. Au contraire, il doit être appliqué prioritairement à ces salariés mais aussi à celles et ceux victimes d'une inaptitude dès lors qu'ils ne peuvent s'insérer ou se maintenir autrement au sein de l'entreprise. Dans ce cas et uniquement dans ce cas le projet est acceptable.

**Ce projet n'est pensé qu'en terme de gains de productivité de la part de la direction et certainement pas pour répondre à des situations d'inaptitude médicale. Cette expérimentation ne peut en aucun cas devenir « un mode de fonctionnement » de l'entreprise et les salariés doivent toujours se sentir au sein d'un collectif de travail.**

Désormais, la direction occulte les « vraies raisons » de cette mise en place et verse dans « l'idyllique ». Si le télétravail permet selon la direction « de diminuer la fatigue liée aux trajets, dégager davantage de temps utile pour le travail, la famille et les loisirs, accéder à des postes intéressants, repenser l'organisation de son travail et développer des relations de confiance avec son manager », il s'agit aussi d'une description inquiétante des conditions de travail des cheminot-e-s et il faut y remédier en urgence.

Cette officialisation du télétravail concernerait quelques centaines d'agents en 2010 mais rien ne garantit que la direction ne va pas développer rapidement cette organisation du travail pour restructurer plus facilement et l'étendre ultérieurement à des milliers de cheminot-e-s.

Potentiellement chaque cheminot peut effectuer une demande malgré les conditions restrictives imposées par la direction : volontariat, télétravail alterné, deux jours ou trois jours à domicile, etc.

Cette égalité d'accès au dispositif est loin d'être garanti au-delà des spécificités des postes et des métiers : pas de précisions sur la possibilité pour un agent à temps partiel d'accéder à ce dispositif ; en cas de refus d'accéder à la demande d'un agent, il n'existe aucune possibilité de recours...sauf le N+2.

## **La confusion des lieux (travail/domicile) et ses conséquences**

Le télétravail est un travail qui s'exécute à distance au domicile de l'agent. La confusion des lieux de vie professionnels et personnels risque de porter atteinte à la vie privée. Le modèle d'avenant au contrat de travail ne reprend pas l'interdiction pour l'employeur de pénétrer au domicile d'un agent.

Le CHSCT doit émettre un avis en cas de télétravail (L 4612-8 Code du travail) dans la mesure où l'organisation du travail est modifiée. L'évaluation des risques professionnels doit être effectuée par le CHSCT et ce n'est pas à l'agent de réaliser son "autoévaluation des risques". Le CHSCT doit pouvoir avoir accès au domicile du télétravailleur et ce dernier doit pouvoir solliciter une visite d'inspection.

La « bi localisation » (possibilité pour les agents de travailler collectivement sur un autre site) n'est pas abordée et évite donc d'aborder pour la direction les risques d'isolement et d'éclatement des collectifs de travail.

De plus, la direction se garde de bien d'indiquer les droits individuels et collectifs liés au télétravail : aussi bien sur la transformation du domicile en local de travail que sur la porosité entre temps de travail/temps de repos.

## **Une distinction des temps (travail/repos) de moins en moins nette**

Le télétravail au domicile n'est pas la « télé disponibilité » en permanence au service du patron. Le modèle d'avenant proposé prévoit que les périodes pendant lesquelles l'agent doit être joignable ne correspondent pas forcément aux périodes effectivement travaillées. De nombreuses études démontrent que le télétravail au domicile conduit à une surcharge de travail et/ou des horaires prolongés.

En superposant les temps où l'agent doit être joignable ( ça s'appelle pas l'astreinte ?) sans forcément travailler et travailler en dehors des plages horaires où il n'est pas joignable, l'agent doit respecter le règlementation du travail ! Cette superposition des temps renvoie à la charge de travail. Des possibilités de récupérations sont-elles envisagées ?

La protection de la santé et de la sécurité des travailleurs impose le respect du RH 0077 et des temps de repos. Le contrôle du respect de la réglementation du travail devient par le biais du télétravail impossible. Comment cette nouvelle forme de travail est-elle prise en compte dans les tableaux de service et par l'inspection du travail ?

Des entreprises sont devenues des vrais "exploiteurs à distance" en transformant des télétravailleurs en sous-traitant avec des moyens de contrôle sophistiqués.

## **Le droit de refuser le télétravail au domicile ou de revenir à plein temps dans les locaux SNCF.**

Des entreprises réalisent également des économies substantielles (location de m<sup>2</sup>, dépenses d'énergie, etc) en instaurant cette nouvelle organisation du travail. Le hiérarchique peut proposer le télétravail ce qui suppose d'affirmer aussi le droit de refuser de travailler au domicile au-delà de l'affichage du simple volontariat. Dans le groupe France télécom, on n'impose pas le télétravail mais à défaut d'acceptation, on est muté à 100 km de son domicile !

De même qu'il est impossible de mettre fin au télétravail pour l'agent en dehors des trois motifs du modèle d'avenant au contrat de travail. La clause de réversibilité ne doit pas être limitative et doit donner la possibilité de revenir aux conditions de travail initiales.

**Le télétravail est avant tout un outil de restructurations/réorganisations des directions centrales et des directions régionales. Cette organisation du travail est une vraie menace pour les collectifs de travail que l'entreprise s'emploie à détruire méthodiquement.**

La délégation SUD-Rail vote contre.