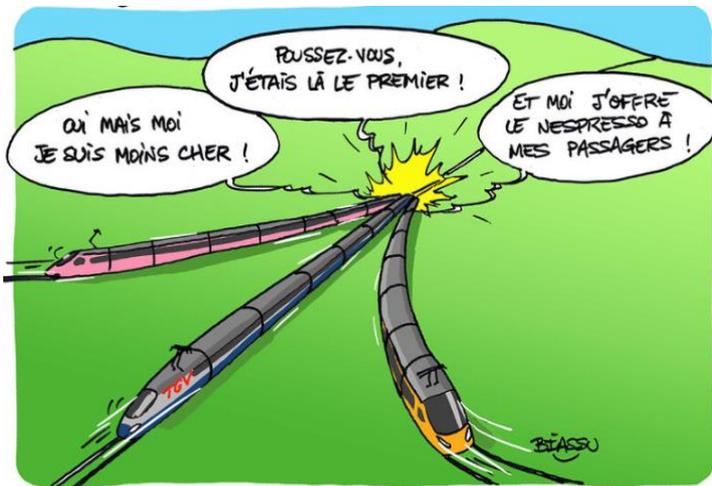


C.A...VOUS!

Janvier 2022

L'échec de l'ouverture à la concurrence, l'exemple allemand de Kéolis !

Alors qu'on nous sort du soir au matin l'exemple Allemand pour vanter les soi-disant mérites de l'ouverture à la concurrence en France, il est intéressant de se pencher sur ce fameux modèle.



La SNCF, via sa filiale Keolis Deutschland (KD) créée en 1999, exploitait 4 réseaux ferroviaires via 16 lignes de chemin de fer. KD comptait 940 salariés et transportait 40 millions de voyageurs en 2019.

Sauf qu'à force de tirer les prix vers le bas pour remporter les appels d'offres, Keolis Deutschland perd de l'argent depuis des années. **En 2020, sur un Chiffre d'Affaires de 203 millions d'euros, Keolis Allemagne a perdu 150 millions d'euros.** Cette situation n'est d'ailleurs pas isolée, car Abellio (mis en faillite) et Transdev, les 2 autres concurrents, perdent également beaucoup d'argent sur le marché allemand. L'une des raisons

évoquées par les opérateurs pour justifier ces pertes serait que les cheminots allemands gagneraient trop d'argent et seraient trop revendicatifs !

Les observateurs indépendants pensent qu'il s'agit plutôt du résultat d'une stratégie délibérée : baisser les coûts pour obtenir des marchés, quitte à ne pas être capable d'assurer les services promis et demander de l'argent public supplémentaire en utilisant l'arme du chantage. C'est déjà pour cette même raison que l'Écosse a fait le choix de renationaliser son rail début 2021 et que la Belgique vient d'annoncer que le transport de voyageurs régionaux restera public. **Dans ce contexte KD a été vendu au groupe Noerr (un groupe d'investisseurs allemands) le 1er janvier 2022 pour...1 euro symbolique.** Pire, Keolis s'engage à financer une partie des pertes de KD, via une contribution partielle des pertes futures, sur une période de 5 ans.

En clair, non content d'avoir donné l'entreprise à un fonds d'investissement, Keolis compensera les pertes de cette société pendant ... 5 ans. Où il y a de la gêne, il n'y a pas de plaisir ! **Ce n'est donc pas tout à fait un hasard si le groupe Kéolis doit contracter un prêt bancaire de 800 millions d'euros afin de se refinancer.**

Au Royaume-Uni, en Allemagne, aux Pays-Bas... partout la libéralisation du chemin de fer est un échec. Elle n'est profitable ni aux usagers, ni aux travailleur-euse-s, ni aux finances publiques. Elle n'est favorable qu'aux opérateurs qui en tirent bénéfice et à leurs actionnaires. Pour le climat elle est aussi catastrophique puisqu'elle décourage l'usage du rail. Lorsqu'une équipe perd tout le temps, on change de stratégie.

Luttons ensemble pour un rail public, refinancé, accessible et efficace !

Contrats de performance État/SNCF Réseau et G&C, les comptes n'y sont pas.

2 contrats de performances ont été votés en CA, l'un entre l'État et SNCF Réseau, l'autre avec Gares & Connexions. Ces contrats structurent les liens entre l'État, propriétaire des gares et de l'infrastructure, et SNCF Réseau et G&C, gestionnaires pour l'État du réseau ferroviaire et des gares.

Il faut bien comprendre que la SNCF n'est pas propriétaire du réseau de chemin de fer mais bien l'État qui sous-traite sa gestion aux différentes SA SNCF.

Le contrat de performance État/SNCF Réseau 2021/2030 : un vol manifeste !

Le président Farandou veut multiplier par 2 la part modale du train pour les voyageurs, c'est-à-dire passer de 10 à 20%. Mais derrière les beaux discours, il y a la réalité des chiffres. **En 2019, il y avait 377 millions de trains-voyageurs transportés, en 2030 le plan prévoit 441 millions, soit une augmentation de 17%.** On est vraiment très loin du doublement de la part modale du train. **Pire, avec la crise du Covid, la part modale du train de voyageurs est passée de 10% en 2019 à 8.5% en 2020.**

Le plan prévoit aussi un doublement de la part modale du fret d'ici 2030. Pour cela, l'État prend à sa charge 50% du prix des redevances des opérateurs ferroviaires Fret jusqu'en 2024... Ce sera nettement insuffisant quand on fait le constat que la part modale du fret ferroviaire ne fait que s'effriter depuis des années. **Ce saupoudrage de subventions ne sera pas efficace sur le long terme, c'est bien des décisions fortes sur le trafic de transit, les embranchements et les obligations de transport par rail qui permettront d'y arriver !**

Le plan prévoit un investissement de 2.9 milliards d'euros par an afin de régénérer le rail. Cette somme est largement insuffisante : la Cour des comptes estime qu'il faut a minima 3,5 milliards/an. Au final, non seulement ce sous-investissement ne permettra pas d'abaisser l'âge moyen de l'infrastructure mais, pire, **le réseau continuera son vieillissement (26.3 ans en 2019 à 28,4 prévu en 2030!).** En suisse l'âge moyen de l'infrastructure est de 15 ans. En d'autres termes, l'État se retire de ses responsabilités en demandant aux opérateurs ferroviaires de financer toujours plus le coût des travaux.

Chaque année, le prix des sillons augmentera en moyenne de 3,6% par an. La couverture des coûts du réseau par SNCF Réseau va passer de 75% en 2019 à 86% en 2030. **Pour cela, SNCF Réseau va augmenter ses redevances de 5.8 milliards en 2019 à 8.4 milliards en 2030.** A titre de comparaison, les redevances d'accès étaient en 2000 de 1.5 milliards, soit une augmentation de 7 milliards en 30 ans.

Enfin, **le plan prévoit toute une série de grands travaux, comme Eole, la ligne nouvelle Provence/Côte d'Azur, la LGV Montpellier/Perpignan et Bordeaux/Toulouse.** En gros, c'est le grand retour des grands travaux de lignes TGV, pourtant arrêtés en 2017. Ce plan ne fera qu'aggraver les problèmes du système ferroviaire. Outre qu'il ridiculise ceux qui parlent de doubler le trafic, il va se traduire par une contribution toujours plus importante des opérateurs via des augmentations des prix de redevance, obligeant la SNCF à augmenter les prix des billets et/ou à trouver des économies sur le dos des cheminot-e-s.

Le contrat de performance État/Gares & Connexions : un contrat intenable.

G&C va investir 6.5 milliards d'euros dans les gares entre 2021 et 2026, dont 2.5 milliards sur fonds propres. En effet, d'importants travaux de mise en accessibilités sont prévus, mais également de gros investissements patrimoniaux. A cela il faut ajouter des travaux visant à faire baisser la consommation des bâtiments en énergie et 70.000 places de vélo doivent être construites d'ici 2025.

Pour faire face à ses besoins de financement, G&C va devoir s'endetter. En effet sa dette va passer de 792 millions en 2020 à 1,6 milliards en 2026. G&C va augmenter les PPP avec des entreprises privées. L'affligeant spectacle du projet en Gare du Nord montre l'ineptie d'un tel système. Dans le plan, Il est prévu 80.000m² de surfaces commerciales supplémentaires et G&C va également augmenter les redevances d'accès en gare de 2,3% par an et enfin transférer de nombreuses gares aux AO.

En dehors du manque d'ambition de ce plan, les besoins d'investissements sont bien trop importants pour G&C. Cela va donc obliger à un endettement important. Autant d'éléments qui trouveront une traduction négative en matière d'emplois, de conditions de travail et de sous-traitance !

Rachat de l'entreprise FREYA, l'aveu de la logique de démantèlement à l'œuvre depuis plus de 20 ans !

Jusqu'aux années 2000, l'expertise en matière d'ingénierie ferroviaire de maintenance était jalousement entretenue au sein des différents services de l'ingénierie, et des ateliers du matériel de l'Équipement.

Puis avec le tournant gestionnaire et la logique financière portée, on a commencé à externaliser l'ingénierie, en multipliant la sous-traitance mais aussi en multipliant les structures extérieures concurrentes entre elles. Parallèlement, on a ouvert à la concurrence les métiers de la maintenance et des travaux, en investissant dans les entreprises de travaux de voie ferrée (ETVF), c'est-à-dire en les payant, elles, pour que nous formions, nous, leurs personnels à reprendre le travail de nos agents.

Quant aux opérations et outils de mesure, plus spécifiquement, rappelons que pour des motivations qui furent au moins en partie liées à la séparation RFF/SNCF (*à savoir sortir cette activité de mesure et de contrôle de la voie, du champ d'attraction de RFF pour en faire un business à part sous contrôle SNCF*), elles ont été externalisées pour une part importante via la création d'une filiale EURAILSCOUT, commune avec les Néerlandais, avec l'apport de notre matériel à cette filiale. **Le résultat fût de mettre le cœur de métier de la Maintenance/Travaux sous la menace d'une dépendance à autrui**

Aujourd'hui, on se retrouve donc avec une entreprise – LEYFA – ayant développé des techniques et outils au cœur du suivi de la maintenance de la voie en dehors de tout lien avec SNCF-Réseau, de telle sorte que l'alternative devient soit d'en prendre le contrôle, soit de risquer d'être dépendant d'un grand groupe du BTP ferroviaire qui s'en emparerait et nous placerait à sa merci...

Pour éviter la dépendance, la prise de contrôle de cette société va coûter 4,1 M€ !

On pourrait croire que l'intérêt de Réseau serait de réinternaliser cette société, ce ne sera pas le cas. Le choix est au contraire de confier à LEYFA « *l'ensemble du processus de relevé de géométrie avant travaux, de réalisation des études de rectification de courbes, qui serviront de données d'entrée aux études de conception du chantier, et de récolement après chaque phase de travail.* » **Est-ce à dire que des agents actuellement à la DGII, dans les PRI ou dans les ZP vont se retrouver à LEYFA ?** Autre inquiétude, le taux de rentabilité fixé par SNCF Réseau à la filiale va également entraîner de fortes augmentations de tarifs qui vont venir se répercuter sur le coût des chantiers !!



Plan d'économies et d'adaptation 2021/2022 :

DES PROMESSES DE SANG ET DE LARMES !

Pour 2021, la direction SNCF se félicite d'avoir dépassé ses objectifs d'économies et de performances pour au final obtenir un gain de **698 millions d'euros**, mais ce n'est pas tout, covid oblige, elle a également mis en place un plan d'adaptation qui lui a permis d'économiser aussi **1,1 Milliard d'euros** ... Très cyniquement, elle intitule ces économies : « *Baisse de la masse salariale industrielle* », « *réduction de la masse salariale de structure* » ou encore « *polyvalence sol/bord* ». En clair, ce sont des économies faites sur le dos des salarié-e-s de la SNCF !

Pour 2022, sur le même registre, la direction budgète déjà un « *plan de performance* » censé lui rapporter **622 Millions d'euros**. Elle prévoit donc de continuer les réorganisations, les gains de productivité et les suppressions d'emplois. **SUD-Rail condamne le double discours d'une direction cynique, bien loin du « tous SNCF » qu'elle veut vendre aux cheminot-e-s !**

Rénovation du matériel roulant :

Concurrence solidaire et organisée au profit des patrons !

Les régions Nouvelle-Aquitaine et Occitanie ont opté pour la rénovation de leur matériel roulant dans le cadre du programme d'opération mi-vie proposé par la SNCF.

Les technicentres retenus sont Périgueux pour la région Nouvelle-Aquitaine et Nevers pour la région Occitanie. Le programme Op'Ter est une opération de maintenance lourde à mi-vie du matériel roulant qui consiste à reprendre la quasi-intégralité de la rame pour la remettre à un état quasi-neuf.

Sur la forme c'est une bonne nouvelle en soit puisque c'est de la charge de travail pour les cheminot-e-s.

Néanmoins il convient de rappeler que le vendredi 25 juin 2021, 150 cheminots du technicentre de périgueux ont **débrayé pour dénoncer des conditions de travail qui se dégradent et réclamer des embauches plutôt que le recours trop important à l'intérim.**

Une réponse aux revendications sous forme de provocation !

S'il existe plusieurs exemples dans le domaine de la solidarité patronale, celui-là est significatif de l'état d'esprit de nos dirigeants. Dans le cadre des risques envisagés par SNCF Voyageurs dans la réalisation de ces contrats de rénovation, **il y a la saturation des sites industriels**, autrement dit une charge de travail plus importante que les capacités de production.

Comme réponse, la Sncf envisage de sous-traiter à des concurrents de la charge de travail plutôt que d'embaucher et pérenniser tant les savoirs faire que les postes. Aussi les concurrents comme SAFRA , CAF , CREPIN et autres se frottent déjà les mains : ils ont perdu l'appel d'offres mais vont certainement hériter de la charge de travail initialement dévolue aux technicentres SNCF !

Finalement la méthode patronale envisagée, en optimisant la division du travail, permet de se partager le gâteau entre patrons et d'obtenir la réalisation du contrat à moindre coût, tout cela au détriment des droits des travailleurs !

Bien que SNCF voyageurs se félicite d'avoir obtenu le marché, force est de constater que celui-ci s'opère toujours au détriment des conditions de travail des agents SNCF et d'autres travailleurs, la fameuse compétitivité a un prix : celui du coût humain !



**La fédération SUD-Rail et ses
représentant-e-s dans les conseils
d'administration SNCF souhaitent
à tous les cheminot-e-s une
année 2022 pleine de conquêtes
sociales !**

**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