

La lettre économique



- Conseil de Surveillance SNCF ■ Conseil d'Administration SNCF-Réseau
- Conseil d'Administration SNCF-Mobilités ■ Comité Central du Groupe Public Ferroviaire
- Comité de Groupe SNCF ■ Comité d'Entreprise Européen SNCF
- Conseil d'Administration de la Caisse de Prévoyance & de Retraite

N°55 – Mai 2017

La Lettre Economique de la fédération des syndicats SUD-Rail est articulée autour des informations recueillies et des positions défendues par les représentant-e-s SUD-Rail dans les différentes instances où nous siégeons, où nous défendons les revendications des cheminotes et cheminots, notre vision du service public et de la démocratie sociale dans l'entreprise.

Sommaire

Contrat Etat/SNCF : cheminot-es et usagers paient cher ! - **Transfert d'argent** sur le dos des cheminot-es - **Sûreté** : la poursuite de l'externalisation - **Une énième usine à gaz** suite à la loi ferroviaire - **Sécurité ferroviaire** : les patrons sanctionnent abusivement, SUD-Rail gagne devant la justice - **Transkeo** : une nouvelle filiale grâce à l'argent public - La filiale **STVA** vendue. - **Suicides** : la direction doit rendre des comptes - Pour une véritable politique écologique des transports de marchandises ... **tout de suite** ! - La SNCF se fout de cet enjeu sociétal ! - **La direction de l'Ethique**, sanctions, rappel à la loi ...

Contrats Etat/SNCF: cheminot-es et usagers paient cher !

La loi du 04 août 2014, a prévu que soit établi un contrat entre l'Etat et chacun des EPIC. Ainsi trois contrats – deux opérationnels avec SNCF-Réseau et SNCF Mobilités et un « contrat-cadre » avec l'EPIC de tête SNCF pour l'ensemble du Groupe Public Ferroviaire - ont été conclus, difficilement, pour une durée de dix ans et comportent une clause de rendez-vous tous les trois ans. Dans le cadre du fameux « groupe indissociable et solidaire », nous pourrions avoir un seul contrat entre l'Etat et la SNCF ; revendication que la fédération SUD-Rail porte et qui ferait gagner du temps et de l'argent !

La signature de ces contrats a pris du retard ; non pas que les pouvoirs publics et les directions SNCF aient pris en compte nos revendications, mais à cause de l'avis de l'ARAFER qui a jugé que le contrat entre SNCF Réseau et l'Etat « ne remplissait pas les objectifs assignés par la loi de réforme ferroviaire, reposait sur des hypothèses économiques jugées peu crédibles et ne résoudrait en rien les problèmes structurels du système ferroviaires ». Si l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ARAFER) avait comme mission de faire en sorte que le chemin de fer fonctionne bien, nous aurions pu nous réjouir de ces remarques et attendre avec impatience des solutions concrètes pour sortir de cette impasse. Malheureusement, il n'en est rien puisque cette machine bureaucratique a comme dogme de séparer au maximum le Gestionnaire d'Infrastructures et SNCF Mobilités et de demander la suppression de l'EPIC de tête. Sur la situation de l'EPIC de la tête, la seule chose qui l'intéresse est de savoir comment les gains de productivité vont être réalisés d'ici 2020.

Faire payer la dette publique du système ferroviaire **aux travailleuses et travailleurs du rail** en amplifiant les restructurations et les suppressions d'emplois **et aux usagers** depuis que les trafics ferroviaires doivent payer le cout complet intégrant la charge financière de la dette : **voilà la stratégie de ces contrats** ! La fédération SUD-Rail, accompagnée par la CGT et FO, a émis un avis négatif à ces contrats stratégiques. Les représentant-es de l'UNSA et de la CFDT ont approuvé cette stratégie.

Avant que le système ferroviaire français soit totalement asphyxié, **il est urgent que l'Etat reprenne la dette issue de choix politiques et donc de la responsabilité des pouvoirs publics.**

Durant sa campagne, le nouveau Président de la République s'est engagé à reprendre la « dette de SNCF Réseau puisque c'est une dette publique ». **Une ordonnance ?**

Transfert d'argent sur le dos des cheminot-es

Il a été demandé aux administrateurs/rices d'approuver un versement de 110,4 M€ que fera SNCF Mobilités à SNCF Epic de tête pour que cet établissement reverse à l'Etat 170 M€, qui les versera à SNCF Réseau. Il y avait bien plus simple : **assumer la nécessité d'un groupe public ferroviaire unifié**, au lieu d'organiser son éclatement en trois entités distinctes qui aboutit à ses ridicules transferts en cascade.

Il convient de prendre les contributions là où se trouvent les moyens réels, et sûrement pas là, où elles vont produire une rétractation du service public ferroviaire

vis-à-vis des usagers et une intensification de la maltraitance sociale vis-à-vis des cheminot-es. Au moment où le corps social cheminot souffre terriblement, **il est invraisemblable de poursuivre cette asphyxie et d'augmenter encore plus la productivité** ... qui va intensifier le travail, engendrer encore plus d'accidents, d'absences, d'épuisements professionnels et de drames humains. **La fédération SUD-Rail ne cautionne pas cette situation** ; notre administrateur a voté contre cette course effrénée aux gains de productivité.

Sûreté: la poursuite de l'externalisation

Lors du Conseil de Surveillance d'Avril, les administrateurs/rices devaient donner leur avis concernant le document de référence et de tarification des prestations de sûreté.

Le représentant SUD-Rail a émis un avis négatif puisque ce référentiel ne fait **qu'accentuer l'autonomie et l'isolement de la direction de la Sûreté**, mais surtout des cheminotes et cheminots concerné-es au sein du groupe public ferroviaire, au lieu de renforcer cette filière au sein de la SNCF. Cette séparation dogmatique ajoute une rigidité supplémentaire – que les agents de la Surveillance Générale

La direction SNCF veut également réaliser des gains de productivité au niveau de la formation professionnelle. Par ailleurs, elle se félicite que les heures supplémentaires commandées augmentent mais les effectifs à la SUGE, et tout particulièrement dans les antennes de proximité, n'évoluent pas de la même manière.

Dans cette vision marchande de la sûreté, nous voyons apparaître **des conventions tripartites avec trois Conseils Régionaux** « afin de disposer de services de sûreté sur leurs territoires » : Auvergne-Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte d'Azur et Hauts-de-France. Plus concrètement, sur le terrain, nous aurons des agents de la SUGE qui travaillent pour la Région, qui prennent leurs « ordres » de la Région, et qui doivent porter « la marque » de la Région. **Et ceci n'est pas de l'externalisation ?**

Pour la fédération SUD-Rail, il faut un débat au sein de l'entreprise, et des décisions, sur la sûreté ; et, par la même occasion, un état des lieux par brigade doit être établi, afin de vérifier que les moyens soient présents sur l'ensemble du territoire pour assurer ces missions d'intérêt public.

(SUGE) rencontrent quotidiennement sur le terrain – et une augmentation inévitable des coûts de transaction, du fait des nécessaires prestations croisées entre services, entre EPIC, entre filiales.

Il suffit de regarder les objectifs que les patrons se sont donnés pour 2018 :

- Mise en œuvre de nouveaux outils internes ; pour le pilotage et pour le suivi des prestations
- Mise en place d'une équipe dédiée de chargés d'affaires ;
- Développement des outils de reporting.



Une énième usine à gaz suite à la loi ferroviaire

A ne pas vouloir réunifier dans une seule entité le système ferroviaire français, **les incohérences engendrées par cette loi** de démantèlement de 2014 sont de plus en plus nombreux et ridicules. Comme nous ne cessons de le rappeler, la seule activité que le droit européen exige de dissocier de l'opérateur ferroviaire, **est la tarification et l'attribution des sillons**. Ainsi, au lieu d'avoir trois entreprises distinctes, **nous pourrions n'en avoir qu'une** ; pour respecter le droit européen, il suffit de rattacher cette activité au Ministère des Transports. Alors, le prix des péages serait décidé par l'Etat en conformité avec sa politique des transports, sur la transition écologique, ...

Cette construction à trois entités, non seulement achève de séparer l'Infra des services ferroviaire, mais engendre la mise en place de ce genre d'usine à gaz qui :

1. pose un principe d'interdiction de communication entre Réseau et Mobilités et aussi l'Epic de tête ;
2. fait exploser, là encore, les coûts de gestion de toutes ces frontières organisationnelles (coûts de transaction) ;
3. rend plus difficile la gestion opérationnelle entre services des 3 SNCF, dans le fonctionnement quotidien.

Concrètement, la ligne managériale va devoir faire signer une attestation et un engagement de respect des obligations de confidentialité à environ 54 000 cheminot-e-s de SNCF Réseau ; document, qui cite le risque pénal d'un an de prison et 15000€ d'amende. Sans commentaire !

Sécurité ferroviaire : les patrons sanctionnent abusivement, SUD-Rail gagne devant la justice

Suite à l'accident mortel de Bettembourg de février, les équipes militantes SUD-Rail ont tout de suite mis en œuvre les moyens nécessaires pour que soit assurée la sécurité des circulations, des cheminot-es et des usagers. Un droit d'alerte a été déposé – non contesté par l'employeur – et des agents de conduite ont fait usage de leur droit de retrait, puisqu'aucune garantie n'était apportée par la direction SNCF concernant la sécurité ferroviaire sur cette ligne frontalière. La direction SNCF, comme toujours, a mis en place une stratégie de la peur avec l'envoi de mises en demeure. **Le syndicat SUD-Rail de Metz-Nancy a dû porter l'affaire en justice** : celle-ci a reconnu la validité du droit de retrait et imposé à la direction SNCF d'annuler sanctions et retenues sur salaire.

Transkeo : une nouvelle filiale grâce à l'argent public

La SNCF a fait le choix **de créer une filiale pour l'exploitation** de la ligne T11. La première phase (Tangentielle Nord) concerne la mise en service en juillet 2017 d'un tronçon central entre Epinay sur Seine et Le Bourget : ligne nouvelle de deux voies et intégrées au Réseau Ferré National.

La privatisation de cette ligne, qui est un test pour tous libéraux rêvant de l'ouverture à la concurrence, **ne respecte pas l'article 99** du contrat liant le STIF et la SNCF : « *SNCF Mobilités s'engage à continuer à lutter contre toute forme de dumping social dans le monde du transport car aucune forme de concurrence ne doit s'appuyer sur une régression du modèle social des salariés sous statut* ». En usant de sa malhonnêteté récurrente, la direction SNCF a décidé, en décembre 2016, de changer le capital de cette filiale (*51% du capital pour SNCF Mobilités et 49% pour Kéolis*) ce qui lui permet de sous-traiter l'exploitation encore plus facilement : sans effectuer d'appel d'offre et de permettre à la filiale de circuler sous le certificat de sécurité de la maison mère.

Plus la date de mise en service, plus la pression monte ! Pour SUD-Rail, le recours à une filiale de droit privé reste totalement injustifié et ne sert qu'à tirer vers le bas les conditions de travail des travailleurs/ses du rail. La fédération SUD-Rail ne s'interdit pas d'ester en justice s'il n'y a pas une reprise de l'exploitation du T11 Express par la SNCF et l'embauche directe des salarié-es de Transkéo dans l'EPIC SNCF. Nous soutenons les collègues de cette filiale qui revendiquent le respect de leurs droits (conditions d'utilisation, déroulement de carrière, formation professionnelle, etc.) **Continuer à se battre pour un même statut et une même réglementation du travail pour l'ensemble des travailleurs/ses du rail ; voilà l'une de nos armes face à la privatisation.**

La filiale STVA vendue

La Société de Transports de Véhicules Automobiles a été créée en 1950. **Pour justifier la vente d'une des plus vieilles filiales de la SNCF**, la direction évoque une crise dans l'automobile – ce qui n'est pas vrai puisque certains économistes parlent « d'un rebond » -, une structure trop petite pour répondre aux demandes (ce qui est contradictoire avec l'argument précédent) et peu présente en Allemagne où se fabrique le plus de voitures et des wagons à renouveler. Au lieu d'investir un peu, les patrons de la SNCF ont préféré la vendre au Groupe CAT fondé par l'entreprise Renault. Disparaissent ainsi du patrimoine ferroviaire public, seize plateformes de chargement qui auraient été bien utile dans le cadre du report modal vers le ferroviaire. **L'administratrice SUD-Rail, au Conseil d'Administration de SNCF Mobilités, a voté contre cette vente.**

Suicides : la direction doit rendre des comptes

Dans le cadre de leur mandat, **les administrateurs/rices SUD-Rail ont demandé la transmission au sein des Conseils les informations suivantes, sur une période 10 ans :**

1. les suicides de cheminots et cheminotes dans les emprises ferroviaires (avec au minimum la date et l'établissement de rattachement de l'agent pour chaque suicide répertorié) ;
2. les suicides hors lieux de travail dont l'EPIC a pu avoir connaissance ;
3. les tentatives de suicides sur le lieu de travail, que l'EPIC a pu répertorier.

Puisque la direction SNCF se gargarise d'être l'entreprise française qui a ouvert le plus de données informatiques au grand public, on pourrait penser qu'il n'y a aucun problème à avoir ce genre d'informations. Les états-majors des trois EPIC recensent et suivent les suicides et tentatives de suicides, qui sont la partie la plus "spectaculaire" de la violence au travail.

Les responsables SNCF maintiennent l'omerta sur ce sujet sensible et grave ... qui mérite d'être suivi, partagé avec les représentant-es du personnel afin de savoir précisément le niveau de la réalité mesurée, même avec son degré d'incertitudes. C'est indispensable pour quiconque a une volonté de comprendre cette violence au travail et ensuite faire évoluer les organisations, les régimes de travail, etc.

La direction doit arrêter d'ignorer la situation sociale dramatique au sein de la SNCF et de réunir rapidement les fédérations syndicales, comme celles-ci l'avaient demandé dans un courrier unitaire du 13 avril. Tôt ou tard, les décisionnaires de la SNCF auront à répondre des drames et de l'ensemble des conséquences des méthodes inhumaines qu'ils ont mises en place et continuent d'imposer.



Pour une véritable politique écologique des transports de marchandises ... tout de suite !

Depuis trop d'années, la part du rail s'effondre sous l'effet du lobby routier et des directives de la commission européenne destinées à « libéraliser pour revitaliser ». En 30 ans, le transport global de marchandises a doublé, mais la part du rail est passée de 29 % à 10 %. Si nous prenons l'exemple de la traversée des Alpes (Fréjus, Mont-Blanc et Montcenis), le trafic ferroviaire n'a fait que baisser tandis que le trafic routier explosait. En 2015, chaque jour, 1 855 camions sont passés par le tunnel du Fréjus et 1 576 par le tunnel du Mont-Blanc.

Les enjeux environnementaux exigent le développement du ferroviaire et la diminution du trafic routier pour mettre fin à l'accroissement anthropique de l'effet de serre. La fédération SUD-Rail et de l'Union syndicale Solidaires ont réaffiché cette priorité syndicale lors d'un rassemblement national à Ambérieu le 04 avril 2017. Des centaines de militant-es SUD-Rail, réuni-es sur ce site ferroviaire, ont réaffirmé l'urgence de faire converger de toutes

les forces syndicales, politiques et associatives qui veulent imposer une politique vraiment efficace de lutte contre les changements climatiques qui mettent en danger les moyens d'existence et les vies de milliards d'êtres humains. De nombreuses associations citoyennes et écologiques ont répondu favorablement à notre invitation ainsi que certains partis politiques. Egalement invitées, les autres organisations syndicales n'étaient pas présentes.



La SNCF se fout de cet enjeu sociétal !

Le marché portant sur les missions d'approvisionnement en combustible par SNCF Réseau et SNCF Mobilités était soumis au Conseil de Surveillance. L'administrateur SUD-Rail a souligné l'absurdité des choix en matière de fret ferroviaire. En 2011, 20% du marché était assuré par le trafic routier. En 2013, c'était environ plus de 30%. Aujourd'hui, nous sommes à 2/3 du trafic assuré par camion parce qu'aujourd'hui l'outil de production et les moyens humains de Fret SNCF ne permettent plus d'assurer cet acheminement par le rail. On livre dans les enceintes SNCF par la route, alors qu'il provient de raffineries qui sont toutes embranchées. Il en est de même concernant l'approvisionnement du ballast. INFRARAIL préfère l'acheminement par camion de ces matériaux.

Voici des décisions concrètes, qui montrent que la SNCF ne respecte pas sa pseudo « responsabilité sociétale » : en continuant à développer les transports routiers alors que tout le monde connaît les conséquences des émissions de gaz à effet de serre. Il est noté, malgré l'interpellation de SUD-Rail en séance, que les représentant-es des ministères n'ont pris aucune position. **Qui ne dit rien, consens, n'est-ce pas ?**

La direction de l'Ethique, sanctions, rappel à la loi ...

Une présentation du rapport d'activité 2016 de la direction de l'Ethique et de la Déontologie a été effectuée ces dernières semaines dans l'ensemble des instances nationales ; sûrement pour se donner bonne conscience. A la lecture des documents patronaux, l'immense majorité des alertes éthiques concernent les relations interpersonnelles (*conflits, harcèlement, discriminations, ...*) ; **ce qui montre bien que le problème principal sont les organisations de travail et non des problématiques "techniques" liées à des actes professionnels donnés** (*corruption pour les acheteurs, confidentialité pour les agents accédant aux systèmes d'information, etc.*). Cette direction de l'Ethique ressemble plus à « une chape de plomb » sur les directions locales qu'à une entité qui favoriserait la recherche de solutions consensuelles. Dans les préconisations, les représentant-es SUD-Rail ont souligné qu'une grande majorité renvoie à l'organisation, au contrôle interne et tout de suite après viennent la sanction disciplinaire et le "rappel à la loi" ce qui marque une approche à connotation répressive.

Conseil de Surveillance

Julien **Troccaz** (Alpes)

Conseil d'Administration SNCF-Mobilités

Nathalie **Bonnet** (Paris Sud Est)

Conseil d'Administration SNCF-Réseau

Jean-René **Delépine** (Directions Centrales)

Comité Central Groupe Public Ferroviaire

Bertrand **Caron** (Pays de Loire)

Fabien **Dumas** (Paris Nord)

Cédric **Lecot** (Paris Rive Gauche)

Sébastien **Guillaume** (Auvergne-Nivernais)

Pascal **Pignal** (Alpes)

Alain **Leclercq** (Nord-Pas-de-Calais)

Thierry **Huve** (Paris Sud Est)

David **Michel** (Paris Saint Lazare)

Comité de Groupe SNCF

Eric **Meyer** (Rhône-Alpes)

Conseil d'Administration de la CPRP

Dominique **Leveau** (Pays de Loire)

Nathalie **Bonnet** (Paris Sud Est)

Eric **Descamps** (Midi-Pyrénées)

Sylvie **Rouquette** (Rhône-Alpes)

Patrick **Robin** (Directions Centrales)

Bruno **Jamault** (Normandie)