# La lettre économique

■ Conseil d'Administration SNCF ■ Comité Central d'Entreprise SNCF
■ Comité de groupe SNCF ■ Comité d'Entreprise Européen SNCF N° 51 – 27 octobre 2015

Union syndicale Solidaires Sud Rail

Sommaire :

■ Le scandale de la L.G.V. Sud Europe Atlantique ! ■ L'administratrice SUD-Rail vote contre le contrat STIF/SNCF ■ Des bus, des voitures, un peu de trains mais en 3ème classe, disparition des guichets : nos patrons sont des stratèges ! ■ Conseil des ministres européens des transports ■ Trains d'Equilibre du Territoire : d'autres choix sont possibles ! ■ Convention Languedoc/Roussillon : encore un avenant rétroactif ! ■ Un train de voyageurs sans contrôle dérive sur 19 km !

## Le scandale de la Ligne Grande Vitesse Sud Europe Atlantique

En 2007, le gouvernement de l'époque lance en même temps 4 projets de lignes à grande vitesse, mais décide de ne pas les financer. Le projet Sud Europe Atlantique (SEA) est un prolongement entre Tours et Bordeaux de la Ligne Grande Vitesse Paris/Tours. C'est un « partenariat public-privé » (PPP) qui est choisi, *RFF* retient comme concessionnaire *LISEA* (Groupe Vinci 33,4%, Caisse des dépôts 25,4%, AXA 19,2% et SOJAS 22%). *LISEA* est responsable sur son périmètre de la conception, la construction, la maintenance, le renouvellement, l'exploitation et le financement de la ligne nouvelle et de ses raccordements ainsi que de la tarification, de l'allocation des sillons et de la perception des péages. *SNCF réseau* (*RFF* à l'époque) est maître d'ouvrage et *LISEA* sous-traite à *SNCF Réseau* le tracé des sillons, la gestion des circulations et de l'énergie de traction, ainsi que l'exploitation du GSMR (sous-sous-traité à Synerail).

**Le projet est financé aux deux-tiers par des fonds publics. Les fonds propres de *LISEA* ne représentent que 9% mais *LISEA* percevra pendant 50 ans (durée de la concession) la totalité des péages. Dans le même temps, les entités publiques auront recours à l'emprunt afin de verser la subvention d'équilibre à *LISEA*.**

Cette configuration rappelle encore une fois ce fonctionnement basique du système capitaliste : les profits sont privatisés pour le bénéfice de quelques-uns, les pertes sont socialisés et à charge de tous et toutes. Les administrateurs SUD-Rail avaient dénoncé le financement de ce projet. Plusieurs organisations syndicales, mais aussi des associations d'usagers ont fait de même.

Les questions posées par SUD-Rail à l'époque restent d'actualité :

- ⇨ Pourquoi avoir recours à une concession alors que l'expérience présente à la *SNCF* permettait de mener à bien la construction et l'exploitation de la ligne ?
- ⇨ Où est l'intérêt d'un « partenariat public-privé » quand le projet est financé à 71 % par de l'argent public dès sa phase de construction ?

Le 25 janvier 2007, le ministre en charge des transports, et les représentants des régions Aquitaine, Poitou Charente et Midi Pyrénées ont signé une déclaration d'intention pour la réalisation de la liaison à grande vitesse Sud Europe Atlantique, déclarant notamment : « *ce projet est un ensemble cohérent composé de trois branches qui intègrent les liaisons Tours-Bordeaux, Bordeaux –Toulouse et Bordeaux – Espagne* ». Au moment de la signature du contrat avec *LISEA* et pour capter les fonds des 58 collectivités territoriales, l'Etat et *SNCF Réseau* ont pris des engagements de desserte … sans trop se préoccuper des conséquences (nombreux embranchements pour ces dessertes, pertes de temps, …). Aujourd'hui, *SNCF Mobilités* renégocie ces accords !

Plus de profits pour les actionnaires : les cheminot-es et les usagers paieront. L'orientation dans laquelle s'inscrit la direction SNCF est claire : « *Dès 2019, les péages représenteront plus de la moitié des coûts d'exploitation de TGV sur le Sud Ouest. Cette part est prévue en augmentation constante, du fait de la hausse des péages, autorisée dans le contrat, et de la baisse des coûts, réalisée par Voyages SNCF sur ses propres coûts de production* ».

De son côté, *LISEA* ajuste ses comptes et ceux de ses actionnaires, à coups d'augmentation des péages. Alors que l'ouverture de la ligne n'est prévue qu'en juillet 2017, la SNCF annonce déjà une perte de 150 millions d'euros par an à compter de 2019 ! L'explosion du coût des péages est inhérente à ce genre de montage (PPP), tout comme la révision à la hausse du coût initial. C'est ce que SUD-Rail expliquait dès 2007 ; celles et ceux qui, à la tête de la *SNCF*, font mine de le découvrir aujourd'hui sont hypocrites.

**En 2017, le péage au km Tours-Bordeaux sera 55% plus cher que celui de Paris-Lyon, pour une rame double en heure de pointe, ce qui représente de l'ordre de 60% des trafics.**

# L'administratrice SUD-Rail vote contre le contrat STIF/SNCF

*La signature de ce contrat intervient en pleine campagne pour les élections régionales : chaque candidat-e promet un meilleur confort, plus de trains, etc., sans s'attarder sur le financement et les moyens à mettre en œuvre.*

En Ile-de-France, la convention traitant du service régional de transport des voyageurs n'est pas signé avec le Conseil Régional mais avec le (mal-nommé) Syndicat des Transports d'Ile-de-France. Cet organisme rassemble des représentants et représentantes de la Région, mais aussi de la Ville de Paris et des 7 départements franciliens. Il s'agit d'un des plus gros contrats de la *SNCF*. **Au travers de ce contrat ce sont les conditions de transport des usagers qui sont en jeu, mais aussi les conditions de travail des cheminots et cheminotes de toute l'Ile-de-France.** Malgré cela, les membres du Conseil d'Administration n'ont disposé du projet de contrat qu'au tout dernier moment, juste avant la séance où il était soumis à validation et après des demandes répétées de l'administratrice SUD-Rail de pouvoir en disposer ; à croire que pour beaucoup il n'est pas nécessaire de disposer du contrat pour l'approuver !

La direction *SNCF* se glorifie du fait que le nouveau contrat prévoit 4 312 trains supplémentaires par an sur les lignes C, D, H, J, N, P, U. **Mais 4 312 trains répartis sur 365 jours et 7 lignes ferroviaires, cela représente pour le quotidien des usagers … 1 train en plus par ligne !** Une fois de plus, propagande et communication ne remplacent pas l'information … Et surtout, on est bien loin de répondre ainsi aux besoins de transport ferroviaire en Ile-de-France.

Concernant la présence humaine en gares, la direction *SNCF* annonce que les effectifs augmenteront de 290 unités. **C'est un mensonge**, puisque cela comprend 50 « agents de médiation » à qui le Statut de cheminot-e et même l'intégration à la *SNCF* comme contractuel-les sont refusés. Il reste **200 agents pour les équipes mobiles et 40 pour la Surveillance Générale**. Comment croire qu'il s'agira d'emplois supplémentaires quand tout démontre que les suppressions de postes se poursuivent dans les établissements *SNCF* d'Ile-de-France ? D'ailleurs, le seul engagement pris quant à la présence humaine dans les gares ne concerne que celles où il y a plus de 1 000 entrants par jour et ne porte que sur la période 6h30/20h30. C'est très insuffisant. Par définition, les équipes mobiles ne peuvent assurer une présence dans chaque gare ; lorsqu'il y a un problème particulier, elles n'interviennent qu'une fois celui-ci révélé, pas pour le prévenir.

Il est prévu une « modernisation » des ateliers et de nouveaux garages de bout de lignes. La réalité de cette « modernisation », les sites retenus tant pour ces travaux que pour les garages ou encore les échéances, impacteront directement les conditions de travail du personnel de la *SNCF* et des entreprises sous-traitantes. De même, un « effort de propreté des rames » est prévu … mais cela se limite à des questions techniques (pelliculage), alors que c'est le principe de la sous-traitance systématique de cette activité qui devrait être remis en cause. Le contrat prévoit 55 millions d'euros de productivité sur 4 ans ; cela se fera au détriment des conditions de travail des agents et des conditions d'accueil et de transport des usagers.

**Absurdité de l'éclatement de la *SNCF* en 3 entreprises différentes.**

A travers le contrat, on découvre une multitude d'organismes créés pour coordonner l'activité des trois entreprises créées par la loi ferroviaire d'août 2014. Instances spécifiques pour les travaux et autres conférences de concertation génèreront des coûts supplémentaires et une perte de temps qu'un système ferroviaire public unifié aurait évité.

Mais le comble de l'absurde est atteint à propos des **pénalités financières** infligées en cas de retards, de suppressions de trains, etc. : **même si les raisons en incombent à *SNCF Réseau*, c'est *SNCF Mobilités* qui en supportera la responsabilité**. Pour SUD-Rail, il n'y a aucun problème à ce que ce soit bien le Groupe Public Ferroviaire dans son ensemble qui soit responsable de l'offre ferroviaire et l'interlocuteur unique des pouvoirs publics et des usagers, car dans la réalité il y a une évidente interdépendance. Mais c'est tout juste l'inverse du découpage mis en place par la loi ferroviaire ardemment soutenue par les patrons de la *SNCF* et les fédérations syndicales UNSA et CFDT.

- **Trains en retard, supprimés ou bondés, quais inadaptés à l'affluence et dangereux, information souvent déficiente**, … la situation perturbée est ressentie comme étant la norme quotidienne. Le mécontentement des usagers est accru par le fait que ces déplacements quotidiens sont des déplacements contraints domicile/travail/domicile.

  Le nouveau contrat SNCF/STIF ne répond pas à cela

- **Les cheminots et les cheminotes doivent faire face** aux agressions, aux effectifs insuffisants, aux conditions de travail qui se détériorent, aux roulements de travail de plus en plus tendus. Le personnel des nombreuses entreprises sous-traitantes (nettoyage, sécurité, médiation, accueil…) est maintenu dans la précarité.

  Le nouveau contrat SNCF/STIF maintient cette situation

- **Les investissements ne suffisent pas** pour rénover et entretenir correctement le réseau ferré, les rames, les quais, les gares et autres installations ferroviaires.

  Le nouveau contrat SNCF/STIF ne permet pas de répondre aux besoins

**Seule l'administratrice SUD-Rail a voté contre la validation du projet de contrat**. Il a donc été approuvé par le Conseil d'Administration de SNCF Mobilités puis signé avec le STIF et sera donc mis en œuvre ainsi durant les 4 prochaines années (2016/2019).

# Des bus, des voitures, un peu de trains mais en 3ème classe, disparition des guichets : nos patrons sont des stratèges !

Sous prétexte que « *le train tout seul, ça ne marche plus* », le Président de *SNCF Mobilités* a fait concocter par ses collaborateurs et collaboratrices ce que les patrons qualifient de « plan stratégique ». Il ne reprend rien de ce que devrait être le plan d'une entreprise publique de transport ferroviaire tournée vers la satisfaction des besoins de la population.

- ➔ Plutôt que d'améliorer le service existant, qui en a bien besoin, la direction *SNCF* a décidé de **multiplier le « low-coast », c'est-à-dire de réinventer la troisième classe, d'abaisser la qualité des prestations, de diminuer la sécurité, de détériorer les conditions de travail du personnel**. Au contraire, tout le monde doit avoir les mêmes droits au transport ferroviaire (dessertes, horaires, tarifs, confort, accessibilité, sécurité, etc.).
- ➔ Alors que les usagers ont besoin de personnel SNCF dans les gares (et dans les trains), la direction *SNCF* accélère la systématisation d'Internet pour **supprimer des milliers d'emplois d'agents commerciaux**.
- ➔ Tandis qu'elle continue à fermer des lignes ferroviaires, la direction *SNCF* lance **des milliers de bus sur les routes et les autoroutes**. C'est une hérésie environnementale et en termes de sécurité.

> 30% des voyageurs en car proviennent du train. Et les patrons de la SNCF s'en réjouissent : là où *OUIBUS* a transporté 1,5 million de voyageurs depuis 2012, ils en espèrent bientôt 30 millions par an !

- ➔ « *Devenir un intégrateur de mobilités multimodal et multiservices* » est présenté comme un axe majeur de cette stratégie. Ce sont là de forts jolis mots, mais inventés ceux-là mêmes qui ces dernières années ont **détruit le Trains Autos, démanteler le service des bagages, complexifier le transport des vélos, quasiment fait disparaître les trains de nuit, etc.**

Les dirigeant-es de la SNCF reprennent en chœur les stupides comparaisons du lobby routier : « *le train coûte trop cher par rapport à la route* ». Pourquoi oublient-ils que **l'usure des routes est prise en charge par la collectivité**, pas par les transporteurs routiers ? Que **le nombre d'accidents et leurs conséquences ne sont pas pris en compte** dans cette comparaison ? Que **les conséquences environnementales sont sans commune mesure** et très largement défavorables à la route ? Pourquoi font-ils semblant de s'offusquer du montant des péages, alors qu'ils ont organisé la séparation entre SNCF et RFF en 1997 et applaudit à l'éclatement en trois entreprises en 2014 ?

# Conseil des ministres européens des transports

Le Conseil des ministres des transports européens du 8 octobre a pris deux décisions importantes à propos du secteur ferroviaire. La presse et les milieux patronaux, y compris au sein de la SNCF, se sont attardées sur l'une d'entre elles, ignorant l'autre. La première décision concerne le **dogme de « l'ouverture à la concurrence »** ; pour y satisfaire, il a été décidé de la maintenir pour les trains interurbains de grandes lignes (donc, les TGV et Intercités) à compter de décembre 2019, et de la reculer de 6 ans pour les TER, TET et Transilien (comme quoi, les préconisations des rapports Grignon ou Le Paon pouvaient bien attendre !).

Le second sujet, passé sous silence, concerne l'organisation du système ferroviaire. Contrairement à ce que souhaitait la Commission européenne et pro-libéraux de divers partis politiques, **le 4ème paquet ferroviaire ne devrait pas rendre obligatoire une séparation institutionnelle entre la gestion de l'infrastructure et celle de l'exploitation ferroviaires**. Autrement dit, la Directive n°2012/34/UE du 21 novembre 2012 (dite « refonte ») demeure en vigueur. La séparation imposée reste uniquement comptable. Seules les deux « fonctions essentielles » (la prise de décision en matière de répartition des sillons et de tarification de l'infrastructure) ne peuvent être intégrées dans une entreprise intégrée ; mais elles peuvent être confiées à un organisme indépendant dont rien ne s'oppose à ce que ce soit un organisme ministériel

Nous combattons la Directive 2012/34/UE car, comme la majorité du contenu de tous les « paquets ferroviaires », elle organise la fin du service public ferroviaire, son pillage par quelques actionnaires et le transfert modal vers la route. **Mais nous dénonçons celles et ceux qui vont encore plus loin, à coup de contre-vérités : il n'y avait aucune obligation d'éclater le service public ferroviaire en 3 EPIC !**

> La position défendue par SUD-Rail avant l'adoption de la loi d'août 2014, était juste car la plus utile au service public ferroviaire. Elle était aussi pleinement compatible avec les Directives européennes, contrairement aux **mensonges de la direction SNCF, du gouvernement, de certaines fédérations syndicales et de quelques commentateurs aux ordres**. **Un seul établissement public ferroviaire … C'est possible !**

# Trains d'Equilibre du Territoire : d'autres choix sont possibles !

L'activité *Intercités* de *SNCF Mobilités* comprend 35 lignes qui desservent 320 villes. Ces trains ont un rôle important en matière d'aménagement du territoire et pour la vie sociale, économique, culturelle de pans entiers du territoire. Pourtant, répondant aux demandes du gouvernement, le rapport du député Duron préconise l'abandon de nombreuses dessertes en journée et quasiment la fin des trains de nuit. La direction *SNCF* s'inscrit aussi dans cette funeste dynamique.

**Une nouvelle convention doit être signée avec l'Etat, pour la période 2016/2020 ; à ce jour le Conseil d'Administration n'est pas saisi de son contenu, mais le pire est à prévoir**. Une fois de plus, chaque entité publique va tenter de faire payer l'autre ; alors qu'il faudrait une coopération basée sur la satisfaction des besoins de la collectivité !

G. Pepy dit aujourd'hui que la *SNCF* ne doit plus autofinancer plus de 80% de la « contribution » que l'Etat prétend lui verser. Certes, mais lors de la signature de la convention, en 2010, il niait ce problème tandis que l'administrateur SUD-Rail était le seul à voter contre son adoption dans ces conditions…

# Convention Languedoc/Roussillon : encore un avenant rétroactif !

Cet avenant était soumis au Comité Voyageurs du C.A. le 16 septembre 2015, alors que la convention se terminait au 31 décembre 2014 et que nous en sommes quasiment à la moitié de la durée de vie de l'avenant lui-même (2015/2016). C'est, malheureusement, une pratique courante. C'est le résultat de relations très difficiles entre la SNCF et la Région Languedoc/Roussillon, où **chaque entité publique conteste les exigences financières de l'autre** (redevances quais, contribution régionale). Toujours cette imbécile concurrence là où ne devrait exister que la coopération pour la mise en œuvre d'une politique des transports répondant aux besoins collectifs.

En l'occurrence, il s'agit aussi de faire coïncider la date d'expiration de la convention avec celle de la Région Midi-Pyrénées. L'administratrice SUD-Rail a souligné que **la réorganisation territoriale de l'Etat, notamment par la mise en place de nouvelles Régions et des Métropoles, va profondément bouleverser l'aménagement du territoire et donc les transports**. Il faut d'ailleurs noter que la direction SNCF et les actuelles entités publiques ne cessent d'anticiper cette décentralisation de la centralisation, en abandonnant les dessertes ferroviaires non nécessaires aux Métropoles ; la vie de très nombreuses communes est ainsi menacée.

L'administratrice SUD-Rail a également demandé un bilan du « billet à un euro », pratiqué sur la Région. Enfin, elle est intervenue à propos de **l'avenir du Train jaune**, pour lequel la Région, l'Etat et SNCF Réseau indiquent financer les opérations de maintenance et de fonctionnement « *jusqu'au 31 décembre 2016* ». La mise en place d'un bus longeant la ligne de train illustre les priorités environnementales, sociales et économiques de nombre de « responsables » politiques, de gauche ou de droite. La décision de la Région n'a pas encore pris de décision quant à la pérennisation au-delà du 31 décembre 2016 ; cela nécessite d'importants, mais nécessaires, investissements pour sa sécurité.

# Un train de voyageurs sans contrôle dérive sur 19 km !

Le 20 octobre, le TER 848973 reliant Albancourt à Rouen a percuté des bestiaux en pleine voie ; bien que l'agent de conduite ait déclenché toutes les mesures d'urgence pour s'arrêter, les organes de freinage n'ont pas répondu : **plus de freinage, plus d'alimentation électrique, plus de sifflet pour avertir de la dérive, plus de signaux d'alarmes**. Le train a dérivé, entre 80 et 100km/h, sur 19km traversant sans pouvoir s'arrêter plusieurs gares. Grâce au professionnalisme et au sang-froid de l'agent de conduite et du contrôleur, la catastrophe a pu être évitée.

L'agent de conduite a prévenu, avec son téléphone, la régulation et, par sa connaissance du profil de la ligne a pu faire ralentir le train après 19 km. Une fois la vitesse suffisamment basse il a sauté pendant la marche pour placer des cales permettant ainsi l'immobilisation de la rame. Le contrôleur avait immédiatement activé les mesures de sécurité et pris en charge les passagers en les regroupant à l'arrière du train pour prévenir toute collision. Cette situation démontre une fois de plus que la présence des contrôleurs à bord des trains ne se limite pas à une simple relation commerciale, mais joue un rôle de sécurité ferroviaire primordial et indispensable. SUD-Rail réaffirme que le choix fait par la direction de la SNCF et plusieurs autorités organisatrices (Régions) de supprimer les contrôleurs à bord des trains fait courir un danger grave aux usagers et aux cheminot-es.

Après le déraillement, la semaine précédente d'un TER à Sainte-Pazanne (voir la Lettre économique n°50), provoqué par un nouveau « deshuntage » de X73500, SUD-Rail s'interroge sur la conception et la certification des matériels roulants. **L'heure est grave en termes de sécurité ferroviaire !**

**Conseil d'Administration SNCF Mobilités**
Nathalie **Bonnet** (Paris Sud Est)

**Comité d'Entreprise Européen SNCF**
Julien **Troccaz** (Alpes)
Thierry **Huvé** (Paris Sud Est)

**Comité de groupe SNCF**
Eric **Meyer** (Rhône-Alpes)
Julien **Troccaz** (Alpes)

**Comité Central d'Entreprise SNCF**
Jean-François **Denoyelle** (Paris Est)
Franck **Fourré** (Auvergne Bourgogne O.)
Denis **Fritte** (Champagne Ardenne)
Thierry **Huvé** (Paris Sud Est)
David **Lepennetier** (Normandie)
David **Michel** (Paris Saint Lazare)
Christophe **Semon** (Aquitaine Poitou C.)
Laurent **Tison** (Nord Pas de Calais)