

La convention d'exploitation des Trains d'Equilibre du Territoire non validée par l'administrateur SUD-Rail

Présentée lors de la séance d'octobre, cette convention qui engage l'Etat et la SNCF était soumise au vote des membres du Conseil d'Administration le 24 novembre. L'administrateur SUD-Rail ne l'a pas validée pour les raisons suivantes, expliquées lors de ces deux séances du Conseil :

On entre dans une logique de délégation de service public, qui est un boulevard pour les intérêts privés et contribue à banaliser encore plus la SNCF comme simple entreprise, et non plus service public. L'Etat devient Autorité Organisatrice, avec une durée de convention très courte (3 ans au lieu de 7 à 10 ans pour la plupart de celles passées avec les Régions) : il y a tout à craindre d'une rapide « mise en concurrence », c'est-à-dire du recours à des entreprises ferroviaires privées, pour accentuer le dumping social.

Malgré nos remarques et celles d'associations d'usagers, **les liaisons Nantes/Lyon et Nantes/Nice sont supprimées en décembre**, et donc exclues de cette convention.

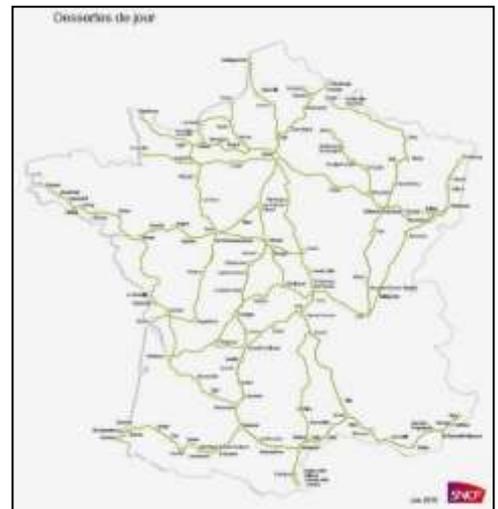
Le financement du renouvellement du matériel n'est pas du tout prévu dans la convention.

Enfin, il y a **l'entourloupe de la « compensation »** annoncée de 210 millions d'euros par an...

La convention couvre toutes les relations Intercités, Téo, Corail de jour, Lunéa et autres trains de nuit. Cela représente en 2010, 43,6 millions de trains.km, 37 relations ou lignes, 100 000 voyageurs/ses par jour.

Gouvernement et direction SNCF ont multiplié la propagande à ce sujet. Or, **sur ces 210 millions, ... 175 viennent de la SNCF elle-même !** Plus de 80% de la contribution conventionnelle est à charge ... de la SNCF ! Nous dénonçons, mais ne nous étonnons pas de ce mensonge supplémentaire de la propagande gouvernemental ; l'administrateur **SUD-Rail a souligné que la communication – tant externe qu'interne – de l'entreprise a repris cette présentation fallacieuse et contraire aux intérêts de la SNCF.** Pour quelle raison les dirigeants de la SNCF ne disent pas la vérité ?

Nous y reviendrons lorsque la direction SNCF présentera ses nouveaux tarifs TGV, mais cette situation aura aussi des conséquences sur cette activité. En effet, 100 des 175 millions « pris à la SNCF pour être donné à la SNCF » seront issus des comptes TGV, et donc payés par ses usagers.



RER : le service est réduit, mais quelles sont les raisons ?

Les problèmes liés aux feuilles mortes sont un grand classique qui revient chaque année, notamment sur les lignes ferroviaires d'Ile-de-France au trafic très dense. Cette année la direction de l'entreprise a innové : non pas en prenant les mesures pour limiter au maximum ces dysfonctionnements, mais en ... allégeant le service sur certaines lignes, faute de matériel en état de fonctionnement. Ainsi, **le « service minimum », en l'occurrence S3, a été mis en œuvre** plusieurs semaines **sur la ligne D !**

Dans ces informations aux usagers, la SNCF ne dit pas les choses simples et vraies :

- Faute de moyens, le matériel n'est pas suffisamment renouvelé et moderne ; ainsi, il n'y a pas d'anti-enrayage sur les voitures utilisées sur cette ligne.
- A force d'économies perpétuelles, la maintenance est de plus en plus espacée, le matériel est insuffisant, etc.

Ingénierie (SYSTRA)

Le mois dernier, nous commentions l'accord conclu entre les présidents de la SNCF et de la RATP. Il consiste à transférer vers SYSTRA, les filiales SNCF (INEXIA) et RATP (XELIS) dédiées à l'ingénierie. Prolongeant ces informations, **la fédération SUD-Rail a publié « quel avenir pour l'ingénierie ? »**. Extraits :

SNCF et RATP restent coactionnaires de Systra et le renforcent par l'apport d'Inexia et de Xélis. S'agit-il d'une bonne nouvelle du point de vue des intérêts du service public ferroviaire et des ingénieurs et agents d'études de la SNCF et de la RATP ? Rien n'est moins sûr. En effet, l'annonce faite par les deux présidents, sur ordre du gouvernement, demeure très floue.

- ⇒ On ne sait pas comment la parité entre les deux EPIC va demeurer au sein de Systra sachant que le chiffre d'affaires de Xélis est actuellement près de 5 fois inférieur à celui d'Inexia.
- ⇒ On ne sait pas comment le chiffre d'affaires de Systra va passer à 400 millions d'euros comme annoncé par Pépy et Mongin (patron de la RATP) alors que l'addition des chiffres d'affaires actuels (Systra + Xélis + Inexia) est égale à 338 millions d'euros. **Les directions SNCF et RATP ont-elles l'intention de renforcer les études de leur filiale au détriment des études réalisées par les ingénieries internes au deux EPIC ?**

Systra, même filiale de deux EPIC est une société privée. Son renforcement constitue une privatisation de l'ingénierie ferroviaire construite par le service public. Et le risque de l'arrivée d'intérêts privés, prévus dans les projets initiaux des directions SNCF et RATP, est toujours là.



Rapport de la Cour des Comptes sur les transports régionaux en Ile-de-France

Beaucoup d'éléments relevés par la Cour sont, depuis des années, régulièrement dénoncés par la fédération SUD-Rail :

- ➔ Le sous-investissement chronique en termes d'amélioration des infrastructures existantes et en matériels roulants.
- ➔ La multiplication des acteurs intervenant dans l'organisation des transports ferroviaires qui entraîne une complexité croissante du système.
- ➔ L'asphyxie du réseau qui résulte de cette situation dans un contexte d'accroissement de la demande de transports collectifs.

La Cour aurait pu souligner l'impact néfaste des politiques de libéralisation du secteur qui poussent les entreprises de service public à rechercher des sources de profits, notamment en réduisant de façon très importante les moyens matériels et humains nécessaires à un service public de transports de qualité.

Elle aurait pu aussi souligner et dénoncer la course au « toujours plus » d'infrastructures, et dénoncer le manque de réflexion politique sur l'accroissement permanent des déplacements contraints de millions d'usagers en Ile-de-France. En effet, les projets, pour certains mégalo-maniaques, de nouvelles infrastructures sont l'objet d'un lobbying forcené, mais les milliards d'euros pour les financer sont bien loin d'être disponibles et il serait peut être temps de s'engager dans une réflexion sur l'aménagement du territoire et de son tissu économique afin de réduire les déplacements quotidiens forcés.

Surtout, la Cour des Comptes aurait pu mettre en évidence que son étude ne concerne que la SNCF (et la RATP) à qui les reproches sont donc adressés ... alors même que pour une bonne part, **c'est RFF (ou plus exactement l'existence de RFF) qui est responsable de la situation.**

Dans un cadre très dégradé pour les usagers au quotidien, la fédération SUD-Rail revendique :

- ⇒ un **plan d'urgence pour l'amélioration des infrastructures existantes**,
- ⇒ une **accélération du programme de renouvellement des matériels roulants**,
- ⇒ **l'arrêt des suppressions d'effectifs**
- ⇒ **les embauches nécessaires** à l'amélioration de la qualité du service public offert aux usagers,
- ⇒ l'ouverture d'un débat national sur la **réduction des déplacements contraints** en lien avec une réflexion sur l'aménagement du territoire et du tissu économique.

Quand la SNCF ne dessert plus ... les installations ferroviaires SNCF !

Le marché portant sur le renouvellement des contrats Gazole pour les besoins de la Traction était soumis au Conseil d'Administration. **L'administrateur SUD-Rail a souligné l'absurdité des choix en matière de fret ferroviaire: de nombreuses liaisons Gares de fret/Stations-service SNCF ne sont plus assurées**, il n'est donc plus possible de desservir par fer toutes les stations-service SNCF. 20% du marché sera assuré par du trafic routier !

Comble de la stupidité : la SNCF doit acheter des camions-citernes pour alimenter les stations-service des dépôts SNCF ! Cela s'ajoute aux nombreux chantiers Infra (pour évacuer les traverses déposées ou le ballast) qui sont déjà alimentés par camions...

L'administrateur SUD-Rail a voté contre ce marché passé dans des conditions absurdes.

Le contrat de concession signé par RFF avec Vinci : privatisation des profits, collectivisation des pertes...

L'exemple du contrat que RFF a passé avec VINCI pour la Ligne à Grande Vitesse Tours/Bordeaux rappelle encore une fois ce fonctionnement basique du système capitaliste : confiscation des profits, privatisés pour le bénéfice de quelques uns et socialisation des pertes ! Le mécanisme est conçu de telle sorte que la majorité des coûts et des risques seront portés par le secteur public (RFF, collectivités locales, SNCF si elle exploite les services) et que les bénéfices soient engrangés par le secteur privé.

Les péages, calculés par RFF (en déformant d'ailleurs outrageusement à la hausse les prévisions de trafic) pour attirer les partenaires privés et lui permettre d'investir le moins possible dans la construction de la LGV, **vont être très élevés**. La SNCF, compte tenu de ce qui précède, n'aura aucun intérêt économique à proposer de telles dessertes (les prix du billet devront être si élevés pour pouvoir payer les péages prévus à Vinci que les voyageurs seront pour beaucoup découragés d'emprunter ces TGV). Si elle se comportait comme une entreprise « comme les autres » – ce que le gouvernement l'incite en permanence à faire par ailleurs – elle ne serait pas candidate pour faire rouler ses TGV sur la LGV Tours-Bordeaux mais se contenterait de continuer à utiliser la LGV de Paris à Tours puis d'emprunter la ligne classique de Tours à Bordeaux. **Mais, pour des raisons d'Etat, on cachera tout cela, et on fera assumer les déficits par les cheminot-e-s, à travers des conditions sociales de plus en plus dégradées.**

En parallèle et fort opportunément, **la politique d'entretien et de gestion des travaux sur le réseau menée par RFF** conduit à ce que le trajet Paris-Bordeaux par TGV (en LGV seulement de Paris à Tours) ne s'effectue plus, depuis un an ou deux, en 3 heures par les meilleurs TGV directs, mais en 3h15 ou 3h20 (3h30 ou 3h 40 dès lors qu'il y a un, deux ou trois arrêts intermédiaires).

Le coût de construction et d'exploitation de la LGV Tours-Bordeaux en « partenariat public privé » (PPP) sera plus élevé que si la construction et l'exploitation étaient à 100% publiques, ce qui a été prouvé par des études menées en Grande Bretagne et au Canada ; cela se comprend puisqu'il faut verser, en supplément, des dividendes à des actionnaires privés, et que les emprunts bancaires du concessionnaire sont de surcroît effectués à des taux d'intérêts plus élevés que les emprunts publics. Le seul avantage pour le secteur public est que la dépense d'établissement de l'infrastructure, au lieu d'avoir lieu durant les quelques années de la construction, est lissée sur une cinquantaine d'années. En fait, le PPP, c'est un peu l'inverse du « développement durable » : on fait peser sur les générations futures les coûts et les risques d'un investissement effectué par et « au bénéfice » des générations actuelles.

LISEA (Vinci) ne participe que pour 29,11 % de l'investissement mais en revanche capte la quasi totalité des péages pendant les 44 années d'exploitation obtenues par le contrat de concession. Les 70,89 % seront financés par de l'argent public (RFF, Etat, collectivités territoriale et UE)

Ce type de contrat de concession est une privatisation à peine déguisée : il nous fait revenir pour partie à la situation qui prévalait avant la nationalisation des chemins de fer de 1937 et la création de la SNCF, lorsque les lignes de chemin de fer étaient construites et entretenues, et les services exploités, par des entreprises privées (PLM, PO, chemins de fer du Nord, de l'Est, etc.) qui disposaient de concessions de longue durée (entre 50 et 99 ans).

AUTOLIB à Paris : c'est pour Bolloré.

La Ville de Paris a choisi BOLORRE pour le contrat portant sur la mise en libre service de 4000 voitures électriques. Deux autres propositions étaient en lice : VEOLIA Environnement, et un consortium formé d'AVIS BUDGET GROUP Inc., de la RATP, de la SNCF et de VINCI.

Ouverture de la ligne Perpignan - Figueras

Cette mise en service, le 12 décembre, est la première phase ; la seconde, en 2013, sera le prolongement jusqu'à Barcelone. Passant par l'étape Groupement Européen d'Intérêt Economique, la direction de l'entreprise prévoit d'aboutir ensuite à une société du type Eurostar...

Ouverture de la ligne du Haut-Bugey

Cette mise en service, également le 12 décembre, consiste à relier Bourg en Bresse à Bellegarde, sans passer par Ambérieu, Culoz, etc. Ainsi le **TGV gagne 15 minutes sur Paris/Bellegarde** (Genève - Evian - St Gervais). Ce n'est pas sans conséquences sur les dessertes locales, et surtout cela se fait dans un contexte où le **transport ferroviaire régional est dégradé**, où les associations d'usagers ont bien du mal à se faire entendre de l'exploitant SNCF et de l'Autorité Organisatrice Région Rhône-Alpes ...

L'Union syndicale Solidaires soutient ces associations, et intervient en tant qu'organisation syndicale interprofessionnelle sur les problèmes de transport rencontrés par les salariés, sur le droit au transport pour tous. **Avec SUD-Rail, les équipes Solidaires de l'Ain, l'Isère, la Haute-Savoie, la Savoie diffusent des informations aux usagers de la région.**



Organisation du système ferroviaire : Jusqu'à quand va-t-on marcher sur la tête ?

SUD-Rail a souvent dénoncé les effets pervers de la réforme ferroviaire de 1997. La séparation de la gestion de l'infrastructure et des services ferroviaires est, en soi, une erreur dans un mode de transport guidé comme le chemin de fer ; son caractère néfaste est accru par le choix français d'une séparation institutionnelle (gestions par deux établissements distincts, RFF et la SNCF), alors que la législation européenne n'impose qu'une séparation comptable, renforcée par des bilans distincts pour les activités « Voyageurs », « Fret » et « Infrastructures ». L'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, l'Italie, pour ne citer que les principaux Etats, s'en sont d'ailleurs tenus là afin de sauvegarder un minimum d'unicité de stratégie et d'action au sein de leurs systèmes ferroviaires publics.

La réforme de 1997 a instauré l'irresponsabilité totale de RFF sur la qualité des services ferroviaires, qui dépend pourtant étroitement de la fiabilité, de la disponibilité et des performances de l'infrastructure. Aucun engagement n'est imposé à RFF sur ces aspects fondamentaux, sa « gestion de l'infrastructure » consistant surtout à soutirer le maximum de péages à la SNCF, même lorsque l'« organisation » calamiteuse des travaux sur les voies selon les méthodes imposées par RFF dégrade fortement les performances des trains. Nous citons plus haut l'exemple des TGV Paris-Bordeaux qui ne mettent plus 3h mais 3h15 ou plus pour effectuer le trajet, sans que RFF réduise pour autant ses péages très élevés.

D'autres cas, qui concernent **la pagaille et les retards résultant de l'irresponsabilité de RFF dans l'attribution des sillons pour le service d'hiver à compter du 12 décembre**, ont été signalés au président de RFF (M. du Mesnil) par une lettre que lui a adressée le 21 octobre dernier le directeur délégué Stratégie et Finances de la SNCF (M. Azéma). Ainsi, en septembre, la SNCF n'avait pas encore reçu de réponse pour plus de 500 demandes de sillons concernant des TER, RFF se permettant, de plus, d'imposer le détournement de trains et la suppression d'arrêts de TER en Rhône-Alpes pour économiser sur ses chantiers de travaux, sans autre considération. Concernant les trains de pointe, les voyageurs désirant se rendre aux sports d'hiver dans le Briançonnais pour Noël ne pouvaient pas réserver leurs places en octobre, RFF n'ayant pas répondu aux demandes de sillons de la SNCF. Enfin, de façon plus générale, plus de 1 300 sillons « voyageurs » présentaient des journées de non-circulation et plus de 15 000 sillons présentaient des éventualités de retards, voire de suppressions, parce que RFF, par construction, n'est pas jugé sur la qualité des sillons qu'il vend et le respect des délais de leur fourniture, mais seulement sur les économies qu'il peut faire sur l'entretien du réseau et sur la productivité qu'il peut faire cracher aux cheminots et cheminotes de l'Infrastructure.

Les exemples cités confirment donc pleinement les analyses de SUD-Rail ; ce n'est pas de l'eau qu'ils apportent à notre moulin pour exiger la **réintégration urgente de la gestion de l'infrastructure au sein de la SNCF** : c'est un véritable fleuve ! Signalons au passage que les plaintes circonstanciées de M. Azéma ne nous empêchent pas de nous souvenir qu'en 1996, il a été l'un des architectes d'une « réforme » ferroviaire dont il n'a pas su ou voulu voir les conséquences...

Conseil d'Administration SNCF
Christian **Mahieux** (Paris Sud Est)

Comité de groupe SNCF
Frédéric **Michel** (Provence Alpes Côte d'Azur)
Yacine **Chaoui** (EFFIA Services)
Alain **Cambi** (Lyon)
Pascal **Vaast** (Naviland Cargo)

Comité Central d'Entreprise SNCF
Fabio **Ambrosio** (Paris St Lazare)
Emmanuel **Bunel** (Normandie)
Alain **Cambi** (Lyon)
Jean-François **Denoyelle** (Paris Est)
Olivier **Duthoit** (Lille)
Thierry **Huvé** (Paris Sud Est)
Pascal **Huot** (Paris Rive Gauche)
Frédéric **Michel** (Provence Alpes Côte d'Azur)

