

Le CACTUS

des conseils de la SNCF

Journal des administrateurs salariés CGT - N° 12 octobre 2016



DIALECTIQUE FINANCIÈRE : Derrière les mots, les maux ; derrière les taux, l'étau ...



Guy Zima

Après le temps législatif vient le temps de la mise en œuvre. Que l'on soit opposé ou soutien, la loi s'impose à tous. S'il n'est pas choquant de maintenir notre opposition, nous sommes en droit d'attendre que l'Etat respecte la loi et les maigres engagements qu'elle peut contenir. Il en va ainsi de la loi de 2014 portant réforme du ferroviaire.

Au-delà de la lettre, il y a l'esprit et le fait de prévoir un rapport dans les 2 ans suivant sa mise en œuvre sur la trajectoire de la dette historique du système ferroviaire et les solutions à mettre en œuvre pour résoudre l'équation, cela sous-tend que des propositions seront faites. Rendu public, ce rapport est un condensé de langue de bois dont nombre d'échardes vont venir piquer le quotidien des cheminot-e-s.

Pour ne pas détériorer l'endettement de l'Etat, il est expliqué, par le menu, qu'aucune reprise même partielle n'est possible et opportune même s'il est reconnu, par ailleurs, que la dette est liée au développement des LGV demandées par l'Etat. Il est considéré que la loi de 2014 est bien faite et que les mécanismes prévus (reversement des dividendes de Mobilités vers Réseau, Règle d'Or, traitement fiscal au niveau du GPF...) sont autant d'efforts de l'Etat et que le reste est à gagner sur la « performance économique du transporteur et l'efficacité accrue de l'organisation du travail ». Tous ces actes dépendent de plus, du contexte externe, complètement inmaîtrisable par le GPF comme les taux de crédit qui peuvent faire évoluer les frais financiers bien au-delà des capacités d'adaptation des 3 EPIC.

Les contrats de performance à venir entre l'Etat et chacun des 3 EPIC du GPF doivent fixer les conditions et moyens de maîtrise de cette dette à 10 ans. Actualisés tous les 3 ans, ces contrats fixeront entre autres « les mesures prises pour maîtriser les dépenses et les objectifs de productivité retenus ».

Par ce rapport Gouvernemental, les choix affichés sont clairs : pas de reprise de la dette, productivité pour les personnels et les organisations du travail, pas de développement du réseau sur fonds propres.

Après avoir voulu supprimer le passé d'entreprise publique unifiée en 1997 puis en 2014, l'Etat nous demande ni plus ni moins que d'assumer le passif de ses choix non financés.

La CGT avait raison de faire des propositions à travers la « Voie Du Service Public SNCF » et porter le désendettement du système.

Il nous faut, à nouveau, mettre la pression revendicative sur l'emploi, les salaires, les métiers à tous les niveaux avant la conclusion des contrats de performance afin qu'ils portent le développement du service public SNCF.

la
cgt

FÉDÉRATION
DES CHEMINOTS



RÉFORME DU FERROVIAIRE, 2 ans après, comment ça marche...ou pas ?



© Pascale Lalys

Le 04 août 2014 était promulguée la loi portant réforme du système ferroviaire consacrant la création de 3 EPIC : SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités.

Ce texte de loi était censé consacrer le retour de l'Etat stratège veillant à « la cohérence et au bon fonctionnement du système de transport ferroviaire national. Il en fixe les priorités stratégiques nationales et internationales » (article L2100-2, titre 1^{er}). Pour ce faire, l'Etat et les Epic devaient conclure des contrats dits de performance fixant les orientations stratégiques à 10 ans [révisables tous les trois] d'ici la fin de l'année 2015.

Septembre 2016, toujours pas de contrats !

En revanche, le gouvernement a commis deux rapports : un stratégique d'orientation et un relatif à la trajectoire de la dette de SNCF Réseau.

A la lecture de ces textes, nous sommes en peine pour détecter une once d'orientation et de solution pour traiter la dette de SNCF Réseau qui atteint 44 Mds d'€. Les orientations sont tout simplement la déclinaison des plans stratégiques Excellence, Réseau 2020 et du plan Digital du Groupe ferroviaire.

Ce que nous dénonçons lors de l'adoption de cette loi, à savoir que le système ferroviaire devait s'autofinancer par des efforts de productivité à tous les niveaux et que l'Etat stratège n'était qu'un leurre en l'absence de financement du système et du

réseau, est désormais le quotidien des cheminot-e-s et des usagers.

Les budgets 2015 et 2016 ainsi que les comptes semestriels présentés dans les différents conseils d'administration et de surveillance en sont la preuve concrète.

Si l'on y ajoute la complexification des fonctionnements au travers des contrats inter Epic, la fragilité de l'Epic SNCF, les difficultés financières de SNCF Mobilités englué dans un développement exponentiel hors de nos frontières et hors ferroviaire et le niveau de dette de SNCF Réseau, force est de constater que la réforme de 2014 ne permet pas un développement du système ferroviaire et un véritable report modal pour répondre aux besoins de transports des populations.

Un fonctionnement complexe et contractualisé

Les contrats inter EPIC sont sensés matérialiser concrètement les mutualisations et donc les économies liées à la réforme de 2014. Pour mémoire, les promoteurs de la loi promettaient une économie de 500 M€ par an en s'appuyant sur les affirmations du rapport BIANCO, bien que ce dernier n'ait pu le justifier lors de son audition par le Comité de Cohérence Economique et Sociale de l'ancien Conseil d'Administration de la SNCF.

La présentation du retour d'expérience devant le Conseil de Surveillance de ces contrats regroupés et gérés sous la nouvelle entité « Optim' Services », s'est bien gardée d'afficher un résultat par rapport à cet objectif. En fait, l'ampleur des économies réalisées dans les services concernés depuis la mise en place de la réforme va

probablement très au-delà, mais la direction ne sait pas ou ne veut pas différencier ce qui relève de la réforme proprement dite de ce qui ressort de sa politique de productivité.

Même si les comparaisons sont rendues difficiles par les changements d'organisations, il est certain que les EPIC Mobilités et Réseau ne disposent plus des effectifs correspondant aux tâches confiées à l'EPIC SNCF. Quant aux effectifs de l'EPIC de tête, la réalisation du plan de performance transverse présenté dans le plan « SNCF 2020 » est largement assurée. Alors que l'objectif de productivité de 2015 a été dépassé, le 1^{er} budget prévisionnel « post réforme » de l'EPIC SNCF pour 2016 comportait un nouvel objectif très nettement supérieur à celui du plan stratégique avec notamment une baisse des effectifs de structure de

près de 4 %, or les résultats semestriels présentés en juillet montrent que ce résultat est quasiment atteint en 6 mois.

Mais l'indicateur le plus inquiétant est sans conteste la situation des cheminotes et des cheminots dans ces services en restructuration et sous effectifs permanent, mis dans l'incapacité de réaliser correctement leur travail, conscients que la pérennité de leurs services au sein de la SNCF est posée à court terme. Cette situation et ces incertitudes pour l'avenir provoquent une souffrance au travail et une situation sanitaire et sociale préoccupante. En fait, au regard des conditions de travail et de la finalité même de l'ensemble de ces services, si les économies réalisées sont bien réelles, la productivité pourrait néanmoins être négative et au final coûter très cher au service public ferroviaire.

Des Comptes semestriels 2016 révélateurs de l'inefficacité de la réforme

Fin juillet 2016, les conseils d'administration de SNCF Mobilités et SNCF Réseau ont eu à se prononcer sur la sincérité des comptes semestriels.

Lors de la clôture des comptes 2015 et la présentation des budgets 2016, les administrateurs CGT avaient alerté sur les menaces qui pesaient sur le service public ferroviaire et les cheminot-e-s avec un Etat défaillant tant en termes de stratégie que de financement et des directions qui tournent de plus en plus le dos aux besoins de la population tant ils sont obnubilés par la rentabilité financière.

Côté SNCF Mobilités, face au décrochage des comptes par rapport au budget 2016 et ce malgré 500 suppressions d'effectifs de plus que prévu, la direction a décidé de mettre en œuvre un plan dit de crise.

Plan qui va conduire à une baisse supplémentaire de 100 effectifs, de nouvelles économies sur les frais généraux et informatiques, une nouvelle baisse du volume des investissements et une mise en demeure de la part de Mobilités à l'EPIC de tête de baisser ses coûts de structure pour diminuer le montant de la redevance versée.

Les comptes semestriels de SNCF Réseau sont un vrai cas d'école et démontrent la limite de l'exercice. SNCF Réseau inscrit dans cet arrêté semestriel des sommes

correspondant à un mécanisme (versement de dividendes) prévu dans la loi de 2014 mais dont la concrétisation est soumise à des contraintes externes.

La première et non des moindres sont les résultats de Mobilités qui ne génèrent pas de bénéfice redistribuable sauf à requalifier une partie substantielle de sa dotation en capital en réserve distribuable. Cela nécessite une décision de l'EPIC et un arrêté ministériel.

Si ces conditions sont remplies, il faudrait ensuite que SNCF statue aussi en ce sens et que le rescrit fiscal demandé ait une conclusion favorable aux intérêts ferroviaires.

Il semble que la prudence et la sincérité, deux qualités primordiales pour des comptes, auraient impliqué que ce dividende ne soit pas intégré puisque il n'est pas versé.

Deux points notables communs à tous les EPIC : le retard dans la réalisation des embauches et l'avance dans la suppression des effectifs. Malgré cela, la production à Réseau est globalement supérieure aux prévisions à date. Les conséquences sont : heures supplémentaires, report de formations et externalisation avec un risque majeur sur la maîtrise de la sécurité et des savoir-faire, dégradation des conditions de travail... **Situation inacceptable qui appelle des mobilisations.**

La SUGE au ... régime



La loi du 4 Août 2014 prévoit que la Direction Sûreté élabore un Document de Référence Sûreté (DRS) qui détermine la tarification des prestations sûreté qui pourront être proposées aux entreprises ferroviaires.

Lors des deux passages en Conseil de Surveillance, les administrateurs CGT se sont opposés à son adoption.

En effet, l'ARAFER dans son avis conforme a demandé plusieurs modifications importantes :

- un engagement sur une tarification pluriannuelle faisant ressortir les efforts de productivité,
- la suppression du bloc de 1 000 heures minimum à la commande considérant que cela peut-être discriminatoire.

Enfin, l'ARAFER critique le processus de commandes qui s'apparente plus à un devis et souhaite plus de transparence avec une description des prestations et le suivi de leur réalisation.

D'autre part, la tarification intègre une notion de bénéfice raisonnable que nous contestons ainsi que l'extension du principe de contractualisation avec les activités aux autres acteurs ce qui va accentuer les dysfonctionnements actuels.

Les gains de productivité se retrouvent aussi dans la composition minimale des équipes qui passe de 3 à 2 agents, dans un plan de performance qui prévoit 60 suppressions d'emploi et la renégociation des accords locaux.

Alors que les missions de sûreté prennent de plus en plus d'importance dans le contexte actuel d'état d'urgence et de mise en application de la loi Savary, il y a nécessité d'accorder à la SUGE tous les moyens utiles en termes d'organisation et d'effectifs.

Or, ceux-ci sont régulièrement confrontés à des arbitrages dans l'exercice de leurs missions pour cause d'heures contractualisées insuffisantes voire absence de contractualisation.

Immobilier... Strategie Business

La Direction a présenté dans l'ensemble des Conseils sa stratégie en matière immobilière sur la période 2017-2026.

Le patrimoine tertiaire : Jamais les conséquences sur les conditions de travail n'ont été traitées dans la présentation. Sur l'île de France, c'est la poursuite des déménagements, avec leurs multiples «opérations tiroirs» et impacts sur les conditions de vie et de travail des agents. Avec le risque de voir se développer aussi le travail bi-localisé, notamment avec les futures Régions et la volonté de vendre ou de regrouper des bâtiments.

Le parc industriel : Pour les établissements Matériel, si l'annonce des poursuites de mises en conformité ne sont pas condamnables voire nécessaires pour certains Technicentres, on peut craindre des projets de fermeture pour certains sites. Côté Infra, c'est la poursuite du regroupement des locaux qui est à mettre en lien avec celui des brigades.

Le foncier et l'immobilier : Des terrains ont été recensés pour construire des logements mais sans garantie que tous les espaces cités n'aient plus aucun potentiel pour l'activité ferroviaire à terme. De plus, la direction n'est pas en mesure d'indiquer site par site la proportion de logements dédiés aux cheminot-e-s.

Globalement, c'est un dossier qui n'est traité que sous l'angle de la rentabilité avec l'objectif de dégager du cash en occultant l'amélioration des conditions de travail des salariés et de transports des usagers.

TER, CAP vers ?

Le 15 septembre 2016, le directeur général TER a dévoilé le nouveau plan stratégique pour les TER « CAP TER 2020 ».

L'objectif principal est, tout en réduisant la facture pour les régions, de faire progresser le nombre de voyageurs de 5 à 10% d'ici 2020.

Le tout sur fond d'évolution du périmètre et des prérogatives des régions en matière de transport ainsi que du renouvellement de l'ensemble des conventions d'exploitation des TER entre les régions et la SNCF d'ici 2018.

Mais quelle est la recette de l'entreprise ?

Malheureusement, elle n'a rien d'innovante si ce n'est dans les termes employés !

« Mettre le bon mode, au bon prix et au bon endroit ».

En résumé, cela consiste à maintenir un train en circulation là où il est rentable économiquement. En revanche, sur une relation ou un horaire peu fréquenté, le train peut se transformer en bus, voire en transport à la demande, voire être simplement supprimé.

Quant à la présence humaine dans les gares, sous couvert de coûts de distribution beaucoup trop élevés, la direction a l'ambition de commercialiser 100% des billets TER via voyage-sncf.com d'ici le 1^{er} janvier 2017.

Dans la même période où l'on assiste à la généralisation de l'Équipement à Agent Seul (EAS), cette même direction indique qu'elle souhaite développer la vente des billets à bord des trains. Mais avec qui ?

Fermeture de gares, de guichets, suppression des ASCT à bord des trains mais volon-

té de faire baisser la fraude d'un tiers d'ici 2020 !

Faire baisser le prix facturé aux régions, c'est aussi actionner le levier de la productivité.

Productivité du matériel avec la volonté d'ajuster le parc aux besoins et productivité des personnels en réduisant les taux d'absentéisme et d'accident du travail : - 10% d'ici 2020.

Ce plan est néfaste pour l'emploi cheminot dans sa globalité et pour le développement du service public ferroviaire.

Il y a urgence à ce que nous nous invitons, avec les cheminot-e-s, les usagers et leurs associations, dans les négociations en cours avec les régions pour préserver et améliorer le service public ferroviaire, nos emplois, nos conditions de vie et de travail.



© Morel P