

# Le CACTUS

des conseils de la SNCF

Journal des administrateurs salariés CGT - N° 10 janvier 2016



## « 2016, OSONS LE SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE ! »



© Pascale Luyts  
Véronique Martin

L'année 2015 s'est achevée par l'élection des représentants du personnel CE/DP et des administrateurs représentant les salariés au sein du conseil de surveillance et des conseils d'administration de SNCF Réseau et Mobilités. Exercice démocratique réalisé de manière hasardeuse au vu des conditions d'organisation imposées par la direction.

Malgré cela, les cheminot-e-s et les salarié-e-s des filiales ont confié la place de 1<sup>ère</sup> organisation syndicale à la CGT et ont permis l'élection de 10 administrateurs salariés sur l'ensemble des conseils.

Ils ont ainsi validé les revendications posées dans le cadre de la réforme ferroviaire telles que l'unicité du système ferroviaire, de sa production et l'exigence de moyens humains et financiers pour répondre correctement aux besoins de la population en matière de transport ferroviaire.

Dès les premières réunions, les administrateurs CGT ont exprimé leur opposition aux orientations prises pour 2016 en matière budgétaire et stratégique néfastes pour les conditions de transports des usagers voyageurs et marchandises et les conditions de vie et de travail des salariés.

Ainsi l'absence de financement du système ferroviaire, la non prise en compte du traitement de la dette dans la loi du 04 août 2014 conduisent les dirigeants du GPF à opérer des coupes sombres dans les budgets conduisant, entre autres, au quasi abandon de la maintenance des lignes UIC 7 à 9, à la précarisation de l'emploi, au transfert de certaines dessertes dites peu rentables sur route. Le tout au lendemain de la tenue de la COP21 sur notre territoire et alors que la préservation de notre environnement, des intérêts des générations futures nécessiteraient des choix autres.

Tandis que nos dirigeants ont l'ambition en 2016 de faire de la SNCF un groupe moderne et populaire, les choix opérés conduisent à écarter une partie de la population de l'accès au train.

Etre moderne et populaire, c'est avant tout être en capacité de répondre aux besoins des populations tout en préservant l'environnement, l'égalité de traitement, d'accès et en toute sécurité.

La CGT vous propose en 2016 de prendre la direction du développement du service public ferroviaire avec comme priorité l'emploi, l'amélioration de la qualité de service rendu aux usagers voyageurs et marchandises, de faire progresser les conditions sociales des salariés.

En 2016, Ensemble, usagers, élus et cheminots, prenons la Voie du Service Public SNCF.

la  
cgt

FÉDÉRATION  
DES CHEMINOTS



# BUDGETS 2016

## des EPICS du GROUPE PUBLIC FERROVIAIRE (GPF)



**Fruits d'une réforme non financée, les budgets des 3 EPIC, forment un acte politique majeur et fondateur du gouvernement vis-à-vis du mode ferroviaire et du GPF nouvellement constitué.**

Un budget est, par nature, une transcription de choix, de volontés, de stratégies, qui s'inscrivent dans un contexte, législatif, réglementaire, économique, mais aussi et surtout politique pour les entreprises ou d'établissements publics. En effet, l'Etat « actionnaire » pourrait démontrer à cette occasion, ses volontés réelles vis-à-vis du chômage, de la formation, des exigences de contreparties au CICE versé aux entreprises ou tout autre sujet économique et social dont il serait porteur, appliqué au secteur professionnel dont l'entreprise dépend. Il pourrait par exemple, en ce qui concerne les transports, se mettre en conformité avec les orientations des « Grenelles de l'Environnement » sur le report modal et s'inscrire avec volontarisme dans les objectifs validés à l'occasion de la COP 21. Tout cela est possible, cela s'appellerait utiliser le secteur public comme levier d'une transformation écologique et sociale. Mais si transformation il y a eue, elle relève plus de la prise de pouvoir des financiers au détriment de l'utilité sociale du travail des salariés du GPF.

Le contexte est connu. Dans le cadre de la Loi du 4 Août 2014, 3 EPIC sont mis en place et forment le Groupe Public Ferroviaire. L'Etat « Stratège » doit signer avec ces 3 EPIC un contrat fixant la trajectoire financière, les objectifs et les moyens pour 10 ans avec une révision triennale. A ce jour, ces contrats ne sont toujours pas signés et les budgets pré-

sentés sans vision de long terme ne sont que des budgets construits dans la continuité des précédents exercices de SNCF et RFF et donc en accentuant les défauts déjà dénoncés ces dernières années.

### Les tendances et grandes lignes au niveau du groupe :

- **Développement à l'international** sous l'effet des opérations de croissance externe (OHL - Fret routier aux USA) et de périmètres (Eurostar et Thalys devenant des entreprises ferroviaires de pleins exercices) ;
- **Baisse de l'offre ferroviaire** et des circulations et ce malgré la mise en service de nouvelles LGV ;
- **Stabilisation du niveau des péages** alors même qu'ils sont insuffisants pour couvrir les charges de SNCF Réseau ;
- **Baisse des effectifs des EPIC** (malgré une relative progression chez SNCF Réseau) ;
- Courbe de productivité illisible sous l'impact notamment des charges et effets induits des **externalisations et de la sous-traitance** ;
- Repli de la Marge OPérationnelle (MOP) des 3 EPIC de 150 M€ par rapport à l'atterrissage 2015 et d'environ 600 M€ par rapport à 2014.
- **Développement des filiales**, pour partie par croissance externe, compense cette dégradation et permet de stabiliser la MOP du Groupe.
- Poursuite de la **dégradation de l'endettement** du système ferroviaire sur un rythme de **plus de 3 Mds €/ an**, rythme qui dépasse largement le coût des seuls intérêts financiers de la dette.

### Quelques explications :

**L'international**, nous sommes dans la logique du « groupe mondial de mobilité » issu des différents plans stratégiques. Mais avec un très fort bémol car si cette croissance internationale génère du chiffre d'affaires, elle

ne crée pas ou peu de MOP, ce qui reporte sur la maison mère Mobilités l'essentiel de la pression de la productivité et de l'assise des financements donc de l'endettement.

**Sur l'offre ferroviaire** : malgré l'ouverture de nouvelles LGV, l'offre ferroviaire est en baisse principalement sur les TET et sur les TER. Celle-ci n'est pas compensée par la hausse unitaire des péages qui diminuent donc en volume pour la première fois. Cela pose des contraintes fortes pour SNCF Réseau en particulier au niveau de l'endettement et des choix d'investissement/maintenance qui en découlent.

**La baisse des effectifs** reste comme les années précédentes, la variable d'ajustement de la direction aggravée par les exigences des représentants de l'Etat, qui conduisent à des efforts supplémentaires avec des effets désastreux sur les conditions de travail, la sécurité et le devenir même du service public. Productivité, sous-traitance et suppression de postes sont les 3 faces d'un même objectif qui porte à **1400 le nombre d'emplois supprimés au niveau du GPF**. Toutefois, ce chiffre reste à surveiller de très près dans sa mise en œuvre au regard du réalisé 2015 où la direction annonce être en avance sur les suppressions budgétisées...

**Les filiales contribuent pour 51% au chiffre d'affaires de SNCF Mobilités**, une première dans l'histoire de l'entreprise ! Entre développement et externalisation, c'est essentiellement de la croissance hors ferroviaire et donc principalement routière.

**Les dispositions de la loi de 2014** : Il semble que certaines intentions ne soient plus d'actualité ou que l'esprit en soit contourné. Il en est ainsi de la productivité globale dont l'ARAFER\* cherche la trace, dans son avis sur le budget de SNCF Réseau. Celle-ci devait contribuer à répondre aux besoins de financement du système ferroviaire. L'intégration fiscale et sociale et donc le regroupement des dividendes et leur reversement à SNCF

Réseau pour contribuer au développement ne se fera que partiellement car une partie importante (28 M€ sur 126 M€) est détournée et requalifiée de compensation FRET. Cette manœuvre est la réponse à l'injonction de l'ARAFER qui demande à l'Etat de respecter ses engagements et de compenser les péages FRET à SNCF Réseau. Ainsi, cette somme qui devait venir du budget de l'Etat est prise sur celui du GPF et donc à son détriment.

**L'endettement** : Non résolue par la réforme de 1997, cette question ne l'est toujours pas par celle de 2014. Cet objectif réduit à la seule stabilisation n'est qu'un vœu pieu dont le gouvernement ne pourra se valoriser qu'à travers les contenus des contrats à venir avec les 3 EPIC. 3 Mds€ de dette supplémentaire en 2016, des frais financiers à plus de 1,6 Mds€, la question du financement des infrastructures est plus que jamais à l'ordre du jour et nos propositions prennent ainsi toute leur place.

Ne nous leurrons pas, directions et gouvernement, qui doivent conclure les contrats décennaux, ne prendront de décisions favorables au service public ferroviaire que sous la pression des salariés, usagers, chargeurs et citoyens. Le dogme financier qui a présidé à l'élaboration de ces budgets, ne sera pas remis par un marché toujours plus libéral et des choix de précarisation du service public, des salariés et de leurs droits (lois Macron, Rebsamen...).

A nous, de créer en cette année 2016, les conditions d'une prise de conscience et de la mise en action la plus large possible des salariés, des usagers et des citoyens pour une réforme allant dans le sens de la réponse aux besoins en matière de transports ferroviaires.

\*ARAFER : Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières



## Budget SNCF Réseau = Réforme ferroviaire non financée

Le contenu présenté aux CA d'octobre et novembre 2015 n'a pas évolué, malgré l'avis de l'ARAFER. Elle pointe les incertitudes de ce budget 2016, la non visibilité des économies promises lors de la présentation de la réforme, ainsi que les retards de paiement des financeurs tels l'AFITF\*.

Le contrat Etat-SNCF Réseau à venir, prévu par la loi, devra faire connaître la trajectoire financière définie pour chacun des 3 EPIC. Si la question du financement des infrastructures n'est pas posée en grand par d'autres sources de financement, par une reprise de la dette et/ou une requalification, ce sont les solutions proposées par ce budget qui serviraient de modèle :

- Effectifs très en dessous des besoins (seulement 350 postes en solde positif dans le contexte de travaux importants) ;
- Recours amplifié à la sous-traitance (424 ETP\* en plus de l'existant) ;
- Productivité (395 ETP\* supprimés) ;
- Endettement supplémentaire de 3Mds€ à fin 2016 ;
- Frais financiers portés à 1,584 Mds€ fin 2016 ;
- Péages en hausse avec un trafic en baisse.
- Des coupes sombres sont à craindre y compris sur la consistance du réseau pour préserver les intérêts privés au détriment du service public comme cela se dessine pour LISEA concessionnaire de la LGV Tours-Bordeaux.

\*ETP : Equivalent Temps Plein

\*AFITF Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France

## Budget SNCF Mobilités

**L'Etat et la SNCF réduisent le plan de transport des TET dès avril 2016 :**

Alors que la nouvelle convention d'exploitation des TET n'est pas encore signée, l'Etat a annoncé ne pas pouvoir combler l'intégralité du déficit d'exploitation en 2016. Il manquera donc 80 Millions d'€, il n'en fallait pas plus pour que l'entreprise annonce une réduction du plan de transport du même montant. Les usagers et les cheminots apprécieront !

**Masse salariale sous pression :**

L'Etat n'appréciant pas la présentation de résultat en dégradation par rapport à 2015 pour un 1<sup>er</sup> budget post mise en œuvre de la réforme, la direction s'est empressée de modifier sa copie en annonçant la suppression de 500 emplois supplémentaires portant l'addition à 1545. Fret, commercial voyageur et matériel seront les principaux contributeurs des pressions d'emploi. Au-delà des effectifs, l'Etat a jugé que la Rémunération Moyenne des Personnels en Place (RMPP) était trop élevée ce qui augure mal des négociations salariales 2016.

## EPIC SNCF – Quelle pérennité ?

Dans les documents, il est difficile d'identifier la productivité qui relève de la nouvelle organisation due à la réforme, de celle qui relève plus directement de la stratégie et des plans de performance.

Pour autant, constituant le 1<sup>er</sup> acte concret post réforme, la productivité contenue dans ce budget est très supérieure à celle qui était prévue dans le plan de performance transverse. Alors que d'énormes difficultés existent déjà dans les services, générant une souffrance au travail des cheminots concernés et une situation sanitaire quelquefois compliquée, ce 1<sup>er</sup> budget de l'EPIC SNCF prévoit une contraction des effectifs de structure de près de 4 %.

Avec les enjeux de mise en œuvre de la réforme qui pèsent sur l'EPIC de tête, ce budget 2016 est inquiétant en termes de pérennité même de certains services. Il raisonne en écho des craintes exprimées par les cheminots concernés sur des perspectives d'externalisation et même sur la viabilité à terme de la réforme issue de la loi du 4 août 2014.

# CONTRATS ETAT/SNCF : ETAT OÙ T'ES ?

Une réforme sensée consacrer « l'Etat stratège » et donner de la visibilité au ferroviaire via des contrats décennaux avec l'Etat actualisés régulièrement.

C'était promis et même acté dans la loi du 4 août 2014. L'Etat assumera ses responsabilités. Il tracera des perspectives à 10 ans, renouvelées tous les 3 ans, et s'engagera au travers de deux contrats « opérationnels » pour SNCF Réseau et SNCF Mobilités et d'un contrat « cadre » stratégique pour le Groupe Public Ferroviaire, intégrant les deux précédents.

Mais cet aspect positif de la réforme était tempéré dès le départ par l'absence de financement du système, puis le retard et les

conditions d'élaboration de cette stratégie de l'Etat l'ont rafraîchi, enfin les différents budgets pour l'année 2016 ont gelé toutes les illusions.

## Le rôle de l'Etat stratège usurpé

Il est prescrit que les contrats de Réseau et Mobilités s'appuient sur un Rapport Stratégique d'Orientation (RSO) définissant les orientations de l'Etat, qu'il est élaboré en concertation avec l'ensemble des parties prenantes puis est soumis pour avis au Haut Comité du Système du Transport Ferroviaire avant d'être transmis au Parlement... Les projets de RSO et de contrats rédigés par la SNCF sont en cours d'étude par le gouvernement.

Il est prescrit que le contrat stratégique pour le GPF, qui intègre les contrats opérationnels, garantit la cohérence des objectifs et des moyens assignés au groupe public ferroviaire, qu'il détermine les objectifs assi-

gnés par l'Etat à l'entreprise et au groupe en termes de qualité de service, qu'il consolide les trajectoires financières et le développement durable et humain des contrats... Un projet de contrat rédigé par la SNCF est en cours d'étude par le gouvernement.

## Une stratégie dictée par les financiers

Les contrats et les trajectoires financières ne seront finalisés qu'à la clôture des comptes de l'année 2015 car, avec les incertitudes qui pèsent sur les activités (dette, état du réseau, déficit du fret et des TET, dégradation des comptes TGV...), une dépréciation massive d'actifs pourrait être décidée. Ainsi l'austérité budgétaire de la première année de la stratégie décennale ne serait que les prémices d'un nouveau dictat financier.

