Le CACtuS
des conseils de la SNCF
Journal des administrateurs salariés CGT - N° 16 septembre 2017

Contester, proposer et AGIR ...

© Pascale Lalys

Guy Zima

Cette rentrée, est celle des oppositions de conception de société. Les projets portés par le gouvernement et le MEDEF sont clivants et ne vivent que par les failles qu'ils créent entre les différentes catégories de citoyens.

Actifs, retraités, fonctionnaires, salariés du privé, privés d'emploi, nous serions tous les privilégiés d'une autre catégorie et il faudrait à ce titre rogner sur nos droits, nos conquis sociaux pour être plus égaux. Le nivellement par le bas comme remède à tous les maux de notre société, faire apparaître l'autre comme responsable de nos difficultés et le condamner publiquement et médiatiquement. Pendant que la petite lucarne et ses thuriféraires du libéralisme captent les temps de cerveaux disponibles, l'heure est la construction d'autres solutions et à l'intervention la plus large possible pour réorienter les débats, les choix faits pour le futur.

Comme nous l'avons démontré massivement le 12 septembre à l'appel de la CGT et d'autres organisations, le temps n'est pas à la résignation. Des salariés, des retraités, des chômeurs ont refusé les constats et la méthode et ont, sur la base de leur réalité quotidienne, rejoint les cortèges et les manifestations. Faire grandir le rapport de force est un objectif majeur pour qu'il transforme les attentes en revendications et propositions.

Par les débats, les échanges, l'information la plus large, nous devons partager et faire connaitre nos propositions et convaincre les salariés. Que cela soit pour un code du travail du 21e siècle, l'avenir de la SNCF, pour un service public ferroviaire (Fret et Voyageurs), une CCN de la branche ferroviaire de haut niveau, l'emploi et les salaires, les sujets ne manquent pas et nous sommes attendus sur chacun d'eux.

A travers le forum des associations du 5 octobre, la Fédération CGT des Cheminots cherche à créer des convergences d'analyse et d'intervention pour la défense et le développement du service public ferroviaire sur la base des besoins de proximité.

Alors que le gouvernement et la nouvelle ministre des transports Elisabeth Borne lance les « assises de la mobilité » avec en point de mire une loi au printemps, que deux sénateurs déposent une proposition de loi visant à anticiper l'ouverture à la concurrence, que nos dirigeants ne jurent que par l'expansion à l'international, une réaction s'impose. Nous ne partons pas de rien avec nos propositions reprises dans « la voie du service public SNCF ». Là aussi, l'enjeu est de les faire connaître le plus largement et de gagner la participation la plus large et unitaire possible des salariés comme nous l'avons toujours fait.

L'alternative est plus que jamais nécessaire, à nous de la rendre visible, crédible et possible.

la cgt
FÉDÉRATION DES CHEMINOTS

COMPTES SEMESTRIELS 2016
ENTRE EAU TIÉDE ET EAU FROIDE !

© Pascale Lalys

Les comptes semestriels ont été présentés lors des conseils du mois de juillet. Si en 2016, l'ambiance était à la morosité suite aux mauvais résultats dus, selon la direction, à la mobilisation des cheminots au printemps pour défendre leurs conditions de travail et au contexte anxiogène des attentats ; le climat 2017 est plutôt au beau fixe.

Satisfecit que les administrateurs CGT auraient pu partager s'ils s'étaient contentés d'une observation superficielle des documents présentés par la direction. Nous aurions pu en déduire que la « crise » de 2016 était derrière nous au vu du niveau de trafic voyageurs et du chiffre d'affaires en hausse.

16,6 milliards d'€ de CA en progression de 3,7%. +8,4% de trafic TGV France, +20,2% de trafic OUIGO, +4% de trafic TER, +2% de trafic Transilien.

Même si ces indicateurs sont à apprécier, ils doivent l'être à leur juste valeur. L'analyse des comptes semestriels ne peut se limiter à ces seuls éléments.
En premier lieu, alors que se profile un nouveau projet industriel pour SNCF Logistics, il y a lieu de sérieusement se questionner sur le sujet du transport de marchandises et singulièrement sur l'avenir de Fret SNCF, qui sont dans une situation de déclin inquiétante au vu des enjeux économiques, environnementaux et sociétaux. L'avenir de l'activité de transport de marchandises dans l'entreprise ne peut s'imaginer que sous le seul prisme de l'activité de logisticien au niveau mondial.

Il y urgence à ce que des mesures soient prises pour un réel développement du fret ferroviaire hors autoroute ferroviaire qui constitue un marché de niche. Le quasi silence du président Macron sur le sujet lors de son « débat » avec des cheminots le 1er juillet ne nous rassure pas sur la volonté de la puissance publique.

Au niveau voyageur, les trafics TER et TET repartent à la hausse ce qui démontre l'efficience du service public SNCF face aux tenants de la libéralisation. En revanche, les bons chiffres du trafic TGV sont à observer avec prudence. En effet, le modèle est plombé par le coût des péages qui ampute le niveau de marge nécessaire au développement et à l'investissement.

Quant à SNCF Réseau, il subit de plein fouet le désengagement de l'Etat et les conséquences d'une mauvaise réforme non financée qui se traduit chaque année par 1,5 à 2 milliards d'€ alimentant la spirale infernale de la dette. Une dette qui progresse de 1,2 milliard sur le 1er semestre pour atteindre 46,1 Mds.

Robustesse de la production et du réseau en question

Malgré les investissements sur la régénération du réseau celui-ci continue à se dégrader et les limitations temporaires de vitesse, les dérangements, les retards de production ont des conséquences directes sur la qualité de service. Ces éléments prennent une résonance particulière alors que des experts indépendants viennent de rendre leur rapport sur la robustesse.

Rapport qui légitime les interventions et alertes sur l'état du réseau, les conséquences de l'organisation du GPF, les moyens humains et la formation professionnelle faites, à tous les niveaux de l'entreprise par la CGT. Les méfaits de la gestion par activités et par produits, accentués par la réforme de 2014, ont été, à maintes reprises, pointés sur la réalisation de la production et la non qualité de service rendu aux usagers. Non qualité dont le coût est estimé à 1,5 milliard d'€. Montant qui pourrait être avantageusement utilisé pour la régénération du réseau, le développement de l'emploi en nombre et

en qualité et ainsi permettre d'améliorer la robustesse du réseau et de la production.

La direction a annoncé vouloir adopter l'ensemble des recommandations des experts y compris celles concernant la formation professionnelle et l'organisation cloisonnée de l'entreprise. Les administrateurs seront très attentifs à leur mise en œuvre et ont demandé qu'un suivi particulier et régulier soit fait dans l'ensemble des conseils.

Une vision mitigée des comptes semestriels

Si les résultats sont en croissance, les grands équilibres reposent en partie sur les contraintes imposées aux cheminots à travers les différents plans de performance commerciaux, industriels et transverses.
Plus de 400 millions d'€ de gains de productivité au cours du 1er semestre soit plus de 60% de l'objectif annuel (670 M€).

A SNCF Réseau, cela se traduit par une productivité accrue, une externalisation galopante. Malgré des effectifs en hausse dans le budget prévisionnel, la réalité est tout autre : retard dans les recrutements conduisant à finir en deçà des objectifs comme en 2016 associé à une re prévision annonçant un recul de 187 effectifs en moyenne.

Côté SNCF Mobilités, les suppressions d'effectifs sont supérieures à celles indiquées dans le budget. La direction a indiqué, sans complexe que la mise en œuvre des plans de performance était plus rapide que prévue et que les économies liées au plan de performance transverse allaient passer de 20 à 25% car la productivité ne progresse pas assez vite !

Quant à l'EPIC de Tête, il paye un lourd tribut sur l'autel de la productivité avec un effectif passé de 9177 à 8662 en à peine 2 ans. Une productivité croissante et constante pour les agents de la surveillance générale qui pose question compte tenu de la spécificité du métier dans un contexte sociétal tendu. Alors que l'entreprise affiche une volonté de maintenir un haut niveau de qualité des services transverses, ce sont eux qui subissent les plus fortes suppressions d'effectifs.

Au-delà des suppressions d'effectifs, les cheminots vont subir, pour la 3e année consécutive, le gel de leur salaire et un déroulement de carrière au ralenti que des rémunérations individuelles et aléatoires ne viendront jamais compenser.

Analyse décalée mais réaliste vis-à-vis du quotidien des cheminots et des usagers

Certes, les chiffres présentent un réel redressement du trafic voyageur qui reste à confirmer sur le 2e semestre. Mais, ils montrent également les difficultés persistantes du fret ferroviaire et la fragilité d'un modèle TGV, conséquence du manque de financement de l'infrastructure, lié en grande partie au désengagement de l'Etat.

Il y urgence à ce que le gouvernement revienne sur les erreurs de la réforme de 2014 et permette de construire réellement et durablement le service public ferroviaire voyageurs et fret digne du 21e siècle dont les citoyens et usagers ont besoin.

Les difficultés subit par le ferroviaire sont les conséquences directes de décisions politiques contraires à l'intérêt général et au nécessaire report modal. Elles ne sont aucunement liées aux conditions sociales des cheminots de la SNCF et à leur régime de protection sociale spécial.

Remettre en cause les droits et conquis des cheminots ne règlera pas les décennies de désengagement des gouvernements successifs. Gouvernement et direction SNCF seraient beaucoup plus inspirés de répondre aux revendications exprimées.

STRATEGIE OUIBUS

© DR

Depuis quelques semaines, la presse se fait l'écho des pertes financières de la société. Si OUIBUS subit des pertes, elles n'entament pas la détermination de ses créateurs.
« Normal, nous dit-on, c'est le marché qui veut ça ! Mais ne vous inquiétez pas, nous sommes sur la bonne trajectoire. Le chiffre d'affaires et le nombre de voyageurs ne cessent de progresser ».
Progression logique car OUIBUS est engagé dans une course de fonds pour grossir plus vite que ses concurrents pour être le 1er, ou mieux, seul sur le territoire !
Tous les moyens sont bons : rachat, vente d'activités peu rentables, même celui qui consiste à se positionner sur des relations qui concurrencent directement la maison mère !
OUIBUS affiche un objectif ambitieux de mobilisation, d'épanouissement des équipes qui n'est guère compatible avec celui consistant à « se réformer pour produire au même coût que les sous-traitants et concurrents ». Etrange ressemblance avec la politique de la SNCF.
L'épanouissement des salariés n'accompagne généralement pas les restructurations ! Les salariés du site de Lyon en ont fait l'amère expérience dans le cadre de la gestion du transfert de l'activité à Faure.
Aujourd'hui, OUIBUS résiste car alimenté financièrement et stratégiquement par SNCF Mobilités. La SNCF reste très silencieuse sur les impacts de la concurrence opérée par Ouibus sur ses propres activités.

« Quand la direction vide la Tête... »

Depuis sa création, l'EPIC de Tête ne cesse de perdre de l'importance tant au niveau de effectifs que des compétences avec le transfert progressif de certaines missions...Ainsi, au-delà des différents plans d'économies et leurs conséquences sur le service rendu et les conditions de travail, la direction procède dans le même temps, soit sur injonction de l'ARAFER, soit selon ses propres arbitrages, à des transferts de missions vers les deux autres EPIC.
C'est ainsi que le Conseil de Surveillance a eu à se prononcer sur le transfert de la filiale SNCF internationale à SNCF Mobilités
C'est dans cette même logique que la Direction veut transférer l'entité SNCF combustibles, qui gère l'approvisionnement en gasoil des engins vers SNCF Mobilités, l'ARAFER souhaitant quant à elle un rattachement à Réseau !

Ces deux opérations sont symptomatiques des contradictions d'une réforme inefficace sensée améliorer le fonctionnement et la qualité du système ferroviaire mais qui se heurte au manque de financements et aux stratégies contradictoires entre service public et efficacité industrielle d'une part et l'objectif de démantèlement de la SNCF poursuivi par les promoteurs d'une concurrence exacerbée...

Garant de l'unicité sociale et stratégique du GPF, indispensable au fonctionnement global de du système ferroviaire, l'EPIC de Tête est au cœur des enjeux. Son affaiblissement constitue une véritable menace pour le service public SNCF.

C'est pourquoi les administrateurs CGT s'opposeront à tout ce qui pourra menacer sa pérennité...

CDG EXPRESS LE FAIT DU PRINCE, OU QUAND ON VEUT, ON PEUT !

© Pascale Lalys

Un projet qui va à l'encontre de l'intérêt général, des besoins grandissants des déplacements du quotidien dans une région où les réseaux sont saturés et les pics de pollution de plus en plus fréquents. Projet remis sur les rails avec la Loi Macron du 06 août 2015.

Ce train « privatisé », inaccessible avec le Pass Navigo, empruntera le RFN et aura des impacts néfastes sur les autres trafics voyageurs et marchandises.

La règle d'or instituée par la réforme du ferroviaire empêche SNCF Réseau de s'engager sur des projets dont la rentabilité financière n'est pas avérée.

Qu'à cela ne tienne !
Un décret par ici, un texte législatif par là... et l'Etat trouve des idées :

- Création d'un partenariat Public-Public, par défaut d'investisseur privé, entre SNCF Réseau, Aéroport De Paris et la Caisse des Dépôts pour plus de souplesse vis-à-vis de l'ARAFER ;

- Création d'une société de projet chargée de la concession de travaux relative à la liaison ferroviaire entre la gare de Paris Est et l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle tout ce qu'il y a de plus respectueux des textes.

Les talents mis en œuvre pour créer et faire fonctionner cette « usine à gaz » seraient mieux utilisés à travailler à des solutions d'amélioration du service public ferroviaire en IDF.

De plus, la perspective d'un nouveau GI et d'un nouvel opérateur, mis en place avec des deniers publics, ouvre la porte à une concurrence entre établissements publics par filiales interposées.

Ces moyens financiers exorbitants mobilisés pour une minorité seraient plus utiles pour la rénovation du réseau existant et ainsi améliorer la fiabilité et la robustesse du réseau et de la production.

Comme par exemple : le bouclage de la ligne B du RER entre Roissy et Mitry-Mory, la création d'un atelier d'entretien du matériel à Mitry, des travaux dans les tunnels de la partie sud de la ligne afin de permettre la circulation de rames à 2 étages, la ré humanisation des gares et trains, le doublement du tunnel entre Châtelet et Paris-Nord : infrastructure indispensable pour répondre durablement à l'évolution des trafics des lignes B et D du RER.

Cactus Fédération CGT des cheminots 263 rue de Paris - case 546 - 93515 Montreuil Cedex - Trimestriel - Directeur publication Cédric Robert- Conception Fédération CGT des cheminots
Impression Rivet PE - 24 rue Claude Henri Gorceix - BP1577 - 87022 Limoges - Cedex 9 - N°ISSN-2426-427X (imprimé) - 2427-3481 (en ligne) - N°CCPAP : 0421S08478