

Le CACTUS

des conseils de la SNCF

Journal des administrateurs salariés CGT - N° 17 février 2018



PLUS QUE JAMAIS DÉTERMINÉS POUR DÉFENDRE LE SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE !



© Pascale Laye

Véronique Martin

« Ne parlez pas d'acquis sociaux, mais de conquits sociaux parce que le patronat ne désarme jamais » Ambroise Croizat, ministre communiste du travail et de la sécurité sociale de 1945 à 1947.

La politique menée par le président MACRON depuis son accession à la présidence de la République donne une certaine acuité aux propos d'Ambroise CROIZAT tant les remises en cause du modèle social issu du Conseil National de la Résistance se succèdent.

Nul besoin pour le patronat de montrer les crocs pour faire valoir ses revendications, le président des riches et de la finance précède ses désidératas.

L'objectif de ce gouvernement est délibérément de changer de modèle de société et de laisser la place à un libéralisme débridé. Tous les sujets y passent : éducation, santé, salaire, emploi, logement, services publics,... Les transports, et plus particulièrement le transport ferroviaire, ne sont pas en reste.

Septembre 2017, le gouvernement lançait des « Assises de la mobilité » avec l'objectif de déboucher en 2018 sur une Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) et une loi de programmation et de financement des infrastructures.

Au-delà des assises, deux personnalités ont été missionnées pour rendre chacun un rapport : l'un portant sur les réseaux de transports et les mobilités du quotidien et l'autre sur le modèle économique du ferroviaire en lien avec l'ouverture à la concurrence.

Ce ne sont pas les premiers rapports sur les transports et plus précisément sur le transport ferroviaire, qui sont commis. En revanche, les préconisations se succèdent les unes aux autres sans beaucoup d'évolution.

La dégradation des conditions de transports, la part prépondérante de la route alors que la demande de transports respectueux de l'environnement est de plus en plus forte, sont la conséquence des politiques menées depuis des années visant à privilégier la rentabilité financière à la réponse aux besoins de la population.

Il est, dans ces conditions, difficile d'accepter les étonnements et critiques qui ont fusé fin 2017 face à la multiplication des incidents et dysfonctionnements. Certes, la responsabilité de l'entreprise est importante au vu des multiples réorganisations et plans de productivité. Mais les orientations budgétaires et stratégiques sont fixées et leur mise en œuvre validées par la tutelle, à savoir l'Etat.

Rester à l'offensive pour défendre la SNCF, les conditions de vie et de travail des cheminot-e-s et le service public ferroviaire demeure et demeurera la ligne de conduite des administrateurs CGT.

« LA SNCF CERTAINS VEULENT LA DESCENDRE, NOUS, ON LA DÉFEND ! »

BUDGET 2018 DU GPF



© Pascale Lalys

Ce troisième exercice budgétaire depuis la réforme ferroviaire de 2014 confirme les effets dévastateurs de cette dernière.

Insuffisance cruelle de financements, développement international contre service public national, attrition du réseau ferré, développement des trafics routiers voyageurs et marchandises, constituent la toile de fond du budget 2018 avec en filigrane, la dégradation de la qualité de service, une productivité grandissante et la détérioration des conditions de vie et de travail des cheminots.

Sans attendre les conclusions des rapports Duron et Spinetta, les trois budgets du GPF portent déjà des ambitions très libérales qui diffèrent de celles de la loi portant réforme du ferroviaire censée apporter « une réponse aux enjeux de qualité du service public, de coût et de soutenabilité financière, dans l'intérêt des usagers, des salariés et des territoires ».

Si les problématiques rencontrées dans les montages financiers sont quelque peu différentes, il n'en demeure pas moins un dénominateur commun : le poids de la dette du système ferroviaire, son incapacité structurelle à s'autofinancer et un désengagement croissant de l'Etat qui pèsent lourdement sur l'emploi, sur la qualité et la consistance même du service public ferroviaire.

Ainsi, alors que la loi affirme l'ÉPIC de tête comme garant du caractère indissociable et solidaire du système ferroviaire, les exercices successifs l'ont déjà fragilisé.

Le budget 2018 ne déroge pas à cette orientation avec la poursuite de plans de productivité particulièrement prégnants.

Pour le Budget de SNCF Réseau, le contraste est saisissant entre le discours affiché de donner priorité à la sécurité, à la rénovation de l'infrastructure et la traduction financière. Un chiffre d'affaires qui stagne, des investissements en baisse de 169 M€ par rapport à 2017 et inférieurs de 210 M€ à ceux du contrat de performance.

Les orientations de l'Etat stratège se posent clairement, d'autant plus que sa contribution avoisine à peine 40 % des financements nécessaires...

Les investissements concentrés principalement sur le réseau le plus circulé, particulièrement l'Ile-de-France, font peser de lourdes menaces sur les lignes capillaires et sur la consistance même du réseau ferré national.

Quelles ambitions pour l'ÉPIC de Tête ?

Réalisant des missions transverses pour l'ensemble du GPF dont il doit théoriquement assurer la cohésion sociale, l'Épic de Tête n'en a pas moins été conçu comme un centre de coûts et représente des charges pour les ÉPIC Réseau et Mobilités.

Engluée dans la logique de la réforme non financée de 2014, la direction a ainsi lancé un plan de performance destiné à réduire drastiquement les coûts de structures.

L'Épic de Tête doit également financer, pour l'ensemble du GPF, les programmes de recherche Tech4rail, le développement de e.sncf et assurer la dotation à SNCF Réseau (274 M€ pour 2018) en abondant le dividende reçu de Mobilités, soit 88 M€...

Ces besoins financiers se traduisent au budget par une forte productivité (-252 postes) sur les fonctions supports (OPTIM-Services) alors que ces entités connaissent déjà des difficultés quotidiennes de qualité de service et de souffrance au travail.

Quant à la surveillance générale, si de nouvelles contractualisations conduisent à un accroissement des effectifs, la baisse du taux horaire de 3% suite à avis de l'ARAFER fait apparaître un avenir incertain malgré un contexte pourtant très sécuritaire...

Rejetant la volonté d'appauvrissement de l'Épic de Tête, les administrateurs CGT se sont prononcés contre ce budget.

Alors que les usagers et les cheminots sont trop souvent exposés aux aléas d'un système ferroviaire dégradé, c'est pourtant bien d'investissements conséquents, sur l'ensemble du territoire, dont nous avons besoin pour assurer la sécurité du réseau, sa fiabilité et la qualité du service public !

Les récents événements de la gare Montparnasse, de Miramas (pour ne citer que ceux-là) sont le reflet flagrant de ce manque de moyens humains, matériels et financiers. Il est certain que si les moyens ne sont pas là, ce ne sont pas les programmes Prisme, H:00, First et autres « gestes qui sauvent » qui permettront de rétablir une situation à la dérive.

Dans ce contexte, quand on connaît le poids des frais liés à la dette (1,7 Md par an), les objectifs financiers fixés dans le budget apparaissent totalement déconnectés de la réalité. Les conséquences sur le niveau des effectifs, les renoncements et la sous-traitance accrue, soit très concrètement 436 suppressions d'effectifs au titre de la productivité et 245 au titre des externalisations, pèsent de plus en plus lourdement sur la qualité du service rendu et les conditions de travail des cheminots.

Sur SNCF Mobilités, le respect du contrat de performance avec l'Etat se traduit de manière encore plus vive avec 2046 suppressions d'effectifs qui viennent s'ajouter aux 2 065 de 2017.

La productivité, les différents plans de performance, l'absence de revalorisation salariale sont toujours les mêmes solutions mises en œuvre alors que c'est l'équation de départ qui est faussée. Malgré des prévisions ambitieuses de croissance de chiffres d'affaires et de

recettes pour le trafic voyageurs, les résultats sont entachés par l'augmentation des péages (250 M€), les pertes liées à l'exploitation de la ligne SEA et le dividende à reverser à Réseau.

Une fois de plus, c'est clairement toute la question du modèle économique du système ferroviaire qui est posée à travers la soutenabilité du niveau de péages sur les activités commerciales, le financement de l'infrastructure et la gabegie financière du recours aux PPP.

Quant au Fret SNCF, il continue de se voir infliger des coupes sombres qui péjorent les capacités industrielles pour répondre aux besoins du transport public de marchandises. Années après années, c'est l'inexorable fuite en avant dans les suppressions d'effectifs, l'abandon de trafic, de sites, de matériel.

Les prévisions sans ambition de faibles hausses du chiffre d'affaires et de la MOP pour 2018 ne sont hélas que la traduction du désintérêt croissant pour une activité Fret au sein de la SNCF.

Au-delà de ces commentaires, le budget 2018 entérine une nouvelle hausse de l'endettement qui atteint plus de 58 Mds€ aux bornes du GPF, ce qui questionne une fois de plus fortement sur le rôle de l'Etat et sa volonté de doter notre pays d'un système ferroviaire public fiable et moderne.

Alors que la demande de transports respectueux de l'environnement, sûrs et sachant répondre aux besoins sociaux est croissante, les citoyens, les usagers, les cheminots sont toujours dans l'attente d'une vision claire que la réforme de 2014 et les orientations libérales qui se dessinent n'apporteront jamais.

SNCF Mobilités

Le budget prévoit une forte progression des trafics, en particulier à TER et Voyages, et donc du chiffre d'affaires de 4,6 points dont 3,4 pour l'EPIC, soit 2 fois la croissance du PIB. Si avoir de l'ambition est une bonne chose, il faut que celle-ci soit mesurée pour éviter les lendemains qui déchantent. Et souvent, ce sont les cheminots et les usagers qui en font les frais.

Si le thermomètre est au beau fixe pour les activités Voyageurs et Gares & Connexions, la situation de Fret SNCF demeure très inquiétante, particulièrement impacté par la contraction de l'ensemble des moyens de production. Ce budget est aussi marqué par la poursuite des plans de performance transverse, industrielle et commerciale avec l'objectif de gagner 450 M€ après 600 M€ en 2017.

A noter que pour une fois, les traditionnelles demandes d'ajustement de la tutelle ne se traduiront pas par une baisse des investissements et une augmentation des suppressions d'effectifs.

Néanmoins, nous doutons de la faisabilité d'augmenter la Marge Opérationnelle (MOP) de 75M€ uniquement sur la dynamique commerciale et la maîtrise des Achats et Charges Externes. Avec, dans le même temps, une progression du chiffre d'affaires très ambitieuse dans un contexte où le gouvernement prépare une Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) et où le positionnement de Gares & Connexions est toujours en suspens alors que cette activité contribue très favorablement aux résultats SNCF Mobilités en termes de MOP et de résultat net.

C'est une autre voie qu'il faut emprunter, la « Voie du service public SNCF » !

SNCF Réseau : cascade de rebondissements

La validation du budget de SNCF Réseau nécessite, avant son adoption définitive, un passage par l'ARAFER qui doit émettre un avis. Pour le budget 2018, ce ne sont pas moins de trois versions qui ont été présentées aux administrateurs, et cela même alors que l'ARAFER l'avait validé en première lecture.

Atermoiements entre le ministère du budget et celui des transports et un arbitrage du gouvernement la veille du conseil ont permis de sauver la sacro-sainte MOP. Un miracle opéré dans la nuit pour que la barre des 50 milliards de dettes ne soit pas dépassée. Si ce n'était pas si sérieux, si vital pour la capacité de production de SNCF Réseau, pour les conditions de vie et de travail des che-

minots, on pourrait rire de cette pièce de théâtre.

Mais hélas, pas de « happy-end » pour les cheminots et le système ferroviaire, baisse d'effectifs alors que les chantiers s'accroissent servant d'argument pour une hausse du recours à la sous-traitance, annonce d'une 4e année de gel des salaires, des arbitrages à venir pour des travaux pesant sur l'avenir de certaines lignes ou dessertes, une maintenance, qui se fera au fil de l'eau sur les seuls éléments financiers.

L'Etat donne des injonctions de développement et de qualité à SNCF Réseau sans lui donner les moyens pour les réaliser.

OPÉRATION VESTA : QUAND LA DIRECTION BRADE LE PATRIMOINE DES CHEMINOTS !



© Pascale Lallys

Le groupe ICF Habitat est une filiale à 100% de l'EPIC SNCF Mobilités. Les logements sont répartis dans 5 filiales du groupe ICF Habitat, parmi lesquelles 4 Entreprises Sociales pour l'Habitat territoriales (ex «société HLM») et la filiale ICF Novedis.

Novedis détient et gère des logements à loyers intermédiaires et libres à destination des Cheminot-e-s du GPF dont les revenus dépassent les plafonds pour accéder au logement social. Le parc d'ICF Novedis ne compte plus aujourd'hui que 8 200 logements dont une grande partie doit être vendue. Ce qui ne sera pas sans conséquences sur les personnels de la filiale.

La Direction, au-delà de la vente du patrimoine, souhaite ouvrir 80% du capital d'ICF Novedis à des investisseurs privés.

Cette opération (baptisée VESTA) est présentée comme devant permettre de développer le patrimoine tout en maintenant les mêmes conditions d'accès pour les cheminots.

Conditions qui, d'années en années, ont été remises en cause de façon unilatérale alors qu'elles ont toujours fait l'objet d'une négociation dans le cadre du règlement logement (RHO33). C'est ainsi que la décote sur le montant du loyer est passée de 25/30% à 5% et ne concerne plus que les nouveaux locataires de la région parisienne.

Ceci dans un contexte où se loger à proximité de son lieu de travail et à un prix abordable est de plus en plus difficile, notamment pour les nouveaux embauchés. Le problème de logement est d'ailleurs la cause de nombreuses démissions.

Pour les administrateurs CGT, la politique globale du logement à la SNCF doit être repensée pour répondre réellement aux besoins des cheminot-e-s en tenant compte des contraintes particulières du Service Public. Le choix fait de vendre une partie du parc aux investisseurs privés n'est pas de nature à corriger les mauvais choix de gestion opérés par la Direction de la SNCF en termes de politique de logement.

La vraie raison de cette décision est une fois de plus guidée par des aspects économiques et financiers, faire «sortir» la dette de la filiale ICF Novedis des comptes de SNCF Mobilités. D'autres orientations peuvent être prises, l'étude économique réalisée à la demande des élus au CCGPF le démontre clairement.

