

Le CACTUS

des conseils de la SNCF

Journal des administrateurs salariés CGT - N° 18 avril 2018



LA SNCF, NOUS L'AIMONS, NOUS LA DÉFENDONS !



© PASCAL LUYE

Bruno Lacroix

Il est souvent difficile pour les cheminots, profondément attachés au service public SNCF et à leur métier, de garder la tête froide face aux attaques que nous subissons. Pourtant, loin de nous abattre, cela ne fait, au contraire, que renforcer notre détermination.

Aucune entreprise, aucune profession, n'a eu à subir un tel déferlement de critiques, de démagogie que ce qui est orchestré par le gouvernement et les médias depuis plusieurs semaines. Même l'industrie du médicament, de l'agroalimentaire, de l'amiante, pourtant ouvertement impliquées dans des scandales sanitaires et financiers n'ont eu à subir un tel traitement !

Qu'importe si la SNCF est au cœur du quotidien et de l'histoire des français et que le service public constitue un atout majeur social, économique et environnemental pour les citoyens, les entreprises et les territoires.

Qu'importe si les cheminots sont reconnus pour leur professionnalisme et assurent leur mission 24h/24 et 365 jours par an.

L'objectif des classes dirigeantes n'est pas l'amélioration du service public mais au contraire son affaiblissement afin de livrer les activités rentables aux appétits privés.

Depuis plusieurs années, les gouvernements successifs ont su, avec la complicité de notre direction, mettre en place tous les éléments pour le jour venu sonner l'hallali du service public ferroviaire.

Cloisonnement, réorganisations inefficaces, productivité, endettement en lieu et place de l'Etat, abaissement de nos standards de sécurité, de ponctualité et de qualité de service, tout a été fait pour dégrader le service public ferroviaire, en ternir l'image et stigmatiser les cheminots !

Aujourd'hui, le pouvoir veut en finir avec l'entreprise publique, l'égalité républicaine entre les territoires et notre corps social !

Mais la tâche va s'avérer rude ! Les cheminots, les usagers, des élus politiques, des associations, des citoyens sont bien décidés à empêcher la casse du service public ferroviaire et assurer le développement d'une SNCF publique au service du public !

La manifestation historique et unitaire du 22 mars est un premier coup de semonce pour le gouvernement qui, s'il s'entête à vouloir nous placer sur une voie de garage, devra assumer un long conflit.

Avec son projet « Ensemble pour le fer », la CGT développe des solutions concrètes pour engager le renouveau du service public SNCF, son financement, son fonctionnement et répondre aux enjeux du XXI^e siècle.

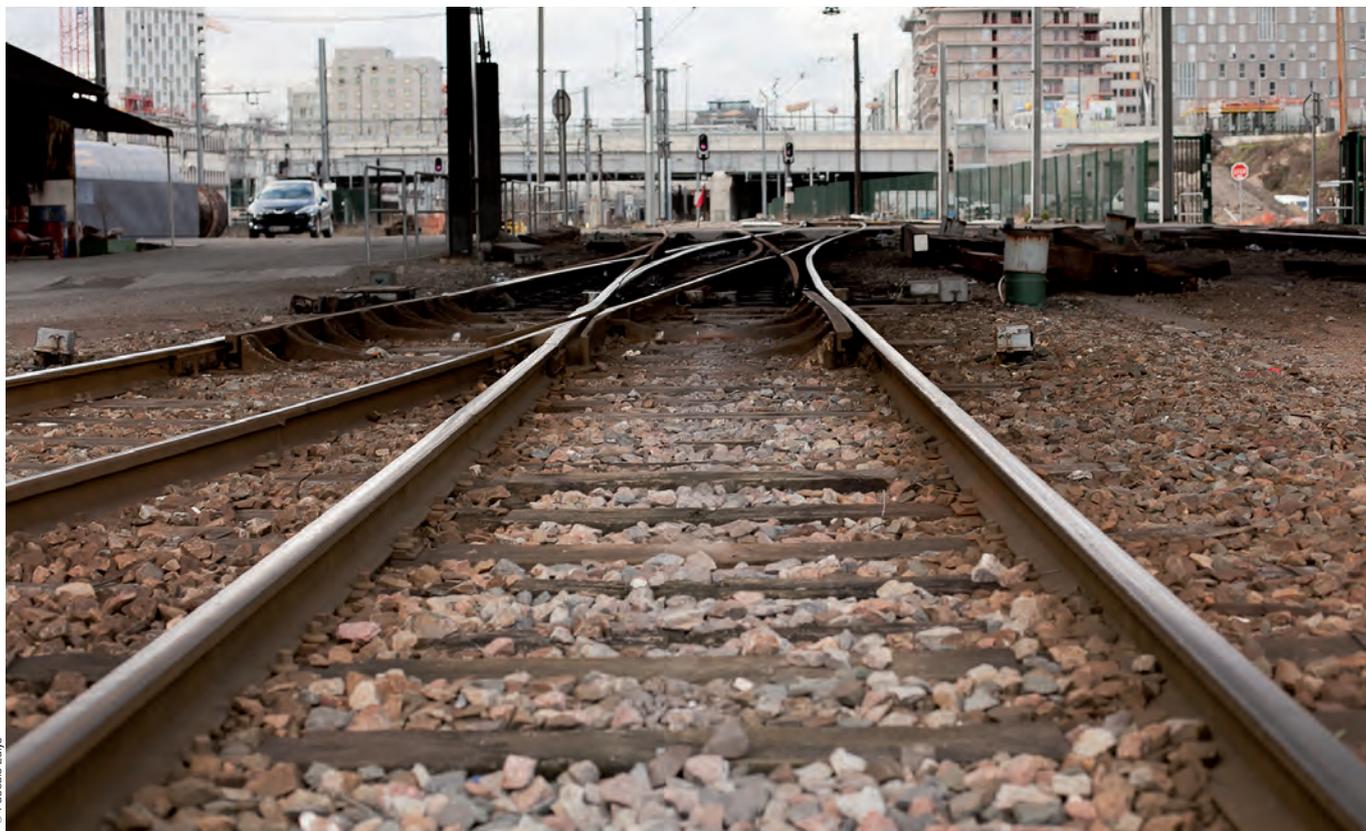
Déterminés, fiers de leur métier, les cheminots sont prêts à en relever le défi !

Avec les citoyens, les usagers, c'est tous ensemble que nous replacerons la SNCF sur la voie du service public !



COMPTES CLOS 2017

UNE EMBELLIE PORTÉE PAR LES CHEMINOT-E-S !



Dans la vie de la SNCF, les années se suivent et se ressemblent de moins en moins au niveau des résultats financiers, mais de plus en plus pour ce qui est du sort réservé aux agents.

Certes, les aléas d'une économie soi-disant instable, les attentats liés à une planète globalement en conflit et les mouvements sociaux générés par des velléités de transformer la société de manière unilatérale sont difficilement prévisibles y compris apparemment par les experts les plus avisés.

Conjuguant plusieurs de ces facteurs, l'année 2016 a fait partie de ces « mauvaises années » pour le transport ferroviaire et la SNCF qui a affiché des résultats bien en deçà des objectifs volontaristes qu'elle s'était fixée dans le budget prévisionnel. Les administrateurs CGT avaient d'ailleurs alerté sur cet optimisme effréné et plus particulièrement

sur les conséquences que pourraient subir les salarié.e.s en cas de non-respect des objectifs.

Sans surprise, cela s'est traduit par une accélération des fameux plans de performance et un gel des salaires pour la 2^e année consécutive.

2017, revirement de situation, les résultats dépassent les prévisions !

Le chiffre d'affaires du Groupe Public Ferroviaire est en hausse de 4,2% pour atteindre 33,5 Mds d'€ et la Marge Opérationnelle de 16%. On notera néanmoins que si la moitié du chiffre d'affaires se fait sur les filiales, c'est sur le périmètre des EPIC que se réalise la majeure partie de la progression de la Marge Opérationnelle. La marge étant un ratio entre le résultat d'exploitation et le chiffre d'affaires, on voit bien là que sa progression est principalement le résultat de la hausse de la productivité du matériel, des organisations et des personnels.

Tous les trafics sont globalement en hausse, y compris ceux assurés par les filiales. SNCF Voyages progressant de 9% notamment avec le développement des OUIGO et TER de 5%. Un bémol tout

de même concernant le transport ferroviaire de marchandises et singulièrement Fret SNCF qui peine à sortir de l'ornière et ce malgré les pseudos plans de relance qui consacrent surtout l'attrition des moyens et le recentrage sur les trafics les plus rentables.

La progression sur SNCF Réseau est beaucoup plus mesurée avec des indicateurs financiers globalement stables et une légère amélioration du flux de trésorerie qui reste néanmoins négatif à 2,1 Mds d'€. L'insuffisance de capacité d'autofinancement de SNCF Réseau et le poids des frais financiers font croître la dette de 1,8 Mds d'€.

Les bons résultats financiers de SNCF Mobilités et la poursuite des plans d'économies dits de performance conduisent à ne pas augmenter l'endettement malgré des investissements importants.

Des résultats qui sont le fruit des efforts des cheminot.e.s.

Au-delà des bons indicateurs sur l'activité, il ne faut pourtant pas perdre de vue que les bonnes performances financières du GPF sont également liées à des plans de productivité particulièrement

agressifs, notamment sur les fonctions transverses et commerciales. Plans dits de performance qui ont permis de réaliser plus de 830 Millions d'€ de gains de productivité.

2 116 suppressions de postes à SNCF Mobilités, 120 sur l'EPIC de Tête, un retard de recrutement de 175 agents à SNCF Réseau. Quoiqu'en disent certains décideurs politiques autoproclamés experts ferroviaires, les cheminots paient un lourd tribut au déséquilibre et au manque de financement du système ferroviaire.

D'autant que 2017 aura été la 3e année de gel des salaires, hormis quelques mesures pour les plus basses rémunérations, mesures indispensables pour que le montant de celles-ci ne soit pas en dessous du SMIC.

2018, si l'on se réfère au budget prévisionnel, ne s'annonce pas sous les meilleurs auspices en termes de négociation salariale.

Attention danger pour le service public ferroviaire !

Nous atteignons là les limites de l'exercice qui consiste à faire porter aux cheminot.e.s, la majorité du poids des efforts pour l'atteinte des objectifs financiers ! Outre que les salariés en ont plus qu'assez de voir leurs conditions de travail et de vie se dégrader, c'est aussi la qualité du service rendu aux usagers qui est impactée ! On peut avoir de grandes ambitions en termes de robustesse, d'information voyageurs et de sécurité, le digital ne fera pas tout. L'externalisation et le recours à la sous-traitance ne constituent pas la solution puisqu'elles ne permettent pas forcément de faire des économies et sont bien souvent à l'origine de dysfonctionnements et de surcoûts.

Le système ferroviaire et la SNCF auront toujours besoin de cheminot.e.s en nombre suffisant et compétents pour assurer le fonctionnement et le développement. Quels que soient les dogmes et les engagements politiques du moment,

rien ne change ou n'est susceptible de changer sur l'équation du transport ferroviaire. C'est un mode de transport fiable, sûr, performant, écologique, accessible à tous pour peu qu'il soit organisé de manière intelligente, que l'on y consacre les financements suffisants et qu'il soit perçu à sa juste valeur comme un atout, non comme une charge à sacrifier sur l'autel d'un libéralisme sauvage.

Un avenir à défendre, « Ensemble pour le fer » !

Ce n'est pas l'option du Gouvernement actuel qui choisit la voie de l'attrition du ferroviaire en faisant reposer la responsabilité de l'avenir des « petites lignes » sur les régions politiques et en passant sous silence toute perspective de développement du transport de marchandises par le train.

Le projet de réforme que le gouvernement souhaite faire passer en force, et ce malgré l'affichage d'une concertation qui n'en a que le nom, vise à accélérer l'ouverture à la concurrence et à remettre en cause les conquies sociaux des cheminot.e.s.

Il est d'ailleurs quelque peu ubuesque que ceux, élus politiques, hauts fonctionnaires, dirigeants de l'entreprise, qui de près ou de loin ont participé à la gestation, voire à la rédaction, de la réforme de 2014 y trouvent maintenant tous les défauts !

Un transport voyageurs moderne, fiable et accessible à tous, un Fret ferroviaire performant alliant maillage national et local au service du développement économique des territoires, c'est tout à fait possible si la volonté politique est là !

C'est le sens du projet porté par la CGT au travers du rapport remis au gouvernement « Ensemble pour le fer ».

C'est l'objectif des mobilisations développées depuis des mois, tant au national qu'au niveau local avec les cheminot.e.s, les associations d'usagers et des élus politiques pour défendre et développer un service public ferroviaire en capacité de répondre aux besoins de transports de la Nation.

SNCF Voyages nouvelle trajectoire pas si nouvelle !

Ce plan confirme ce qui a déjà été présenté à plusieurs reprises avec le développement du low cost (OUIGO), du digital, une hausse de la productivité des matériels (maintenance sur le modèle de OUIGO) et des organisations du travail.

Il comporte tout de même quelques zones d'ombre, d'incertitude puisqu'une grande partie du plan est basée sur une éventuelle réforme des péages tant en niveau qu'en structuration. Cette hypothèse aura nécessairement des conséquences sur les ressources de SNCF Réseau et pose la problématique plus globale du financement du système ferroviaire français et de sa dette.

Les préconisations des rapports DURON sur les infrastructures de transports et SPINETTA sur l'avenir du ferroviaire en France pourraient aussi avoir des incidences sur la trajectoire visée par la direction si elles sont retranscrites telles quelles dans la loi.

De plus, l'hypothèse qui consiste à ne pas honorer le contrat qui lie la SNCF avec Alstom dans le cadre d'un partenariat d'innovation autour du TGV 2020, si le sujet des péages n'est pas réglé, pourrait avoir des conséquences désastreuses sur l'industrie ferroviaire française et ses salariés.

En résumé, des orientations stratégiques qui n'ont pour seul objectif que de développer la rentabilité financière de SNCF Voyages avec comme principal levier l'abaissement des conditions de vie et de travail des cheminot.e.s et l'instauration d'un TGV à deux vitesses : OUIGO et Inoui.

Robustesse et Information

Robustesse et Information : Initialement nommé «Robin», les programmes sur ces thèmes ont été rebaptisés «HOO» et «FIRST» («Fiabiliser l'Information pour la rendre Réactive et Sur-mesure pour Tous les clients, Tout le temps»). Ils font suite au rapport sur la robustesse, réalisé par des experts indépendants et présenté dans les Conseils en juillet 2017. Si un seul point devait être ressorti de ce rapport, c'est l'absolue nécessité tant pour une conception robuste des circulations que pour communiquer aux voyageurs une information fiable, qu'il est indispensable que tous les Cheminots travaillent ensemble et ce quel que soit leur EPIC. «HOO» et «FIRST», dont les plannings globaux de réalisation s'étendent sur toute l'année 2018 pour obtenir «des gains de

performance significatifs en fin d'année», mettent aussi en avant cette nécessité de travail en commun entre métiers, entre Mobilités et Réseaux. Les administrateurs CGT ont souligné l'importance de la mise en œuvre effective de cette transversalité. Ce qui démontrent bien que la réforme de 2014, mais aussi avant elle les séparations des activités, ne sont pas la bonne structuration pour répondre aux ambitions affichées. Tout comme nous affirmons qu'il va être difficile de ne pas remettre en cause dans l'avancement de ces programmes les choix budgétaires passés et actuels qui ne donnent pas les moyens humains, matériels et organisationnels d'atteindre les ambitions affichées.

« PROJET GROUPE 2025 »



© Pascale Lalys

Le document « projet groupe 2025 » a l'ambition d'être une vitrine. C'est un pensum poussif qui passe à côté de l'essentiel : les cheminot.e.s la seule vraie richesse !

Comment créer une identité commune à un « groupe », quand on veut faire oublier la vraie « marque » SNCF, celle d'une entreprise publique de service public ?

En racontant une histoire, celle de « nos ambitions » qui ne se résument, sous l'en-tête « notre chiffre d'affaires », qu'à un chiffrage des gains escomptés pour chaque « Activité ».

En se lançant, à l'aide de slogans exotiques, dans une laborieuse tentative de définition de « ce que nous [?] sommes » : « notre signature : rapprochons-nous ». « notre état d'esprit : réinventer et inventer ». « Notre raison d'être : faciliter la vie mobile »... « Notre méthode : utiles et ouvert »...

En résumant le futur de l'entreprise au développement des technologies nouvelles : trains de fret « digitalisés », trains et navettes autonomes, assistant personnel de mobilités, « projet mobility as a service »... Pourquoi pas ? La SNCF s'est toujours caractérisée par sa grande capacité d'innovation.

Cependant, le principal problème de ce document, c'est l'absence d'ambition sociale concernant les salarié.e.s.

Sous une rubrique « le groupe et moi », sont listés l'accueil, la découverte des métiers, le développement des nouvelles compétences. Ce qui relève juste de la responsabilité bien comprise de l'employeur.

La seule référence à un « pack » social porte sur la facilitation de l'accès au logement. Mais quels moyens pour cette politique, si la proposition de M. Spinetta de

vendre ICF Habitat pour reconstituer les fonds propres de fret était retenue ?

Les références au professionnalisme des salarié.e.s, parsemées dans le texte, ne font pas le compte. A cet égard, ce « projet groupe » ne leur parle pas.

Ils ne seront pas rassurés par la perspective de création d'activités et d'emplois à moyen et long terme quand ils liront qu'« à plus court terme, l'automatisation, la digitalisation et l'intelligence artificielle vont plutôt contribuer à réduire le volume d'emplois ».

Lorsque les rédacteurs de ce « projet » écrivent que « les changements obligent à être en prise avec les besoins et les attentes des salariés vis-à-vis d'un employeur responsable et engagé », NOUS sommes en droit de leur répondre **qu'il est impérieux de le concrétiser avec ces mêmes salariés et les représentants qu'ils ont élus.**

