

# Le CACTUS

des conseils de la SNCF

Journal des administrateurs salariés CGT - N° 19 septembre 2018



## CONTESTATION, PROPOSITIONS, ACTION ET NON... DÉMISSION !



© Pascale Lajie

Guy Zima

Après la réforme de 2014, la loi « pacte ferroviaire », c'est maintenant la Loi d'Orientation sur les Mobilités qui doit être présentée. Au regard des décrets et ordonnances qui restent à écrire sur la loi de 2018 et ce qui reste à gagner dans la Convention Collective Nationale du Ferroviaire, la mobilisation reste plus que jamais à l'ordre du jour.

En effet, Gouvernement, Patronat de la branche et Direction SNCF savent s'entendre sur les réformes favorables à leurs intérêts et sauront occuper les espaces idéologiques et médiatiques et utiliser les brèches qu'une unité syndicale défaillante pourrait créer.

Nous avons démontré, au printemps, par nos arguments et propositions la nocivité de cette réforme. Cette fin d'été voit déjà poindre les premières annonces de réduction des dessertes TGV et les menaces sur des lignes de proximité. Les mêmes députés et sénateurs qui ont voté cette loi, une fois dans leurs circonscriptions, ont mené des initiatives contre les fermetures et réductions annoncées....

Ne soyons pas surpris, les questions de financement du système ferroviaire comme des infrastructures de transport ne sont pas résolues. Les risques sur la consistance du Réseau, nonobstant la reprise partielle de la dette, existent toujours. La difficile équation des péages est, à ce titre, explicite sur la stratégie : baisse et modulation du prix pour faciliter la concurrence sur la grande vitesse.

Alors que le ferroviaire est un mode respectueux de l'environnement, son attrition est au programme du Gouvernement par la concentration, à terme, sur la partie du réseau la plus circulée et donc la plus rentable. C'est en relançant le débat avec les cheminots, les usagers, les associations et collectifs, les élus locaux et en portant nos propositions que nous pourrions avancer.

Les combats du printemps ont pesé dans les consciences dépassant de très loin les enjeux catégoriels et particuliers dans lesquels Gouvernement et direction ont tenté de nous enfermer. La force du mouvement, sa durée, l'engagement des cheminots, les soutiens affichés sont des points d'appui tout comme le nombre d'adhésions à la CGT dans cette période. Cette rentrée et cette fin d'année vont être exigeantes en matière d'engagement militant avec les élections au Conseil d'Administration de la CPRP en octobre et les élections professionnelles en novembre où la place de la CGT devra être plus que confirmée pour peser et gagner.

L'avenir appartient au Fer, nous le démontrons au quotidien. Construisons ensemble cet avenir pour qu'il soit celui d'un véritable service public au service du plus grand nombre.

# COMPTES SEMESTRIELS 2018 OU LES CONSÉQUENCES D'UN NON DIALOGUE SOCIAL



© Pascale Lalys

**Lors des comptes semestriels 2017, les administrateurs CGT ont porté une appréciation mitigée sur leur redressement porté par la progression des trafics voyageurs qui masquait mal les problèmes persistants du système ferroviaire français : éclatement de la SNCF, abandon du fret ferroviaire, fragilité du modèle TGV, manque de financement de l'infrastructure, poids de la dette portée par l'entreprise,...**

Ceux-ci sont bien connus, identifiés et ont des conséquences directes sur les usagers et les cheminots en termes de qualité de service et de productivité.

Un an plus tard, le décor a changé mais n'a pas corrigé les méfaits de la réforme de 2014. C'est un véritable séisme qui a eu lieu par l'intermédiaire d'une loi purement idéologique qui : transforme le Groupe Public Ferroviaire en une Société Anonyme composée de plusieurs filiales, organise une libéralisation totale des ser-

vices ferroviaires et supprime le statut des cheminots.

Devant ces attaques et face au refus de toutes négociations et dialogue, il est évident que les cheminots ne pouvaient que réagir par le seul moyen constitutionnel et légal à leur disposition : la grève !

La réforme imposée par le Gouvernement et le mouvement social qui en a découlé sont venus « percuter les signaux positifs » liés aux bons chiffres de trafics voyageurs enregistrés depuis plusieurs mois. Néanmoins, le chiffre d'affaires du 1<sup>er</sup> semestre est quand même de 16,1 milliards d'€ en retrait de 3,3% par rapport à 2017, 4 milliards d'€ d'investissements ont été réalisés soit 85 millions de plus qu'en 2017. Le coût de la grève est estimé à 790 millions d'€. Le résultat net du 1<sup>er</sup> semestre est de - 762 millions d'€.

## **Des cheminots mis à contribution !**

La limitation de l'impact financier de la grève est la conséquence de la poursuite des plans de performance qui ont permis de réaliser 330 millions d'€ de gains de productivité supplémentaires et de la cession d'actifs pour près de 120 millions d'€.

Au-delà des chiffres, ces comptes semestriels sont un prétexte pour la direction pour poursuivre, voire accentuer les plans de productivité sur les organisations du travail et donc les effectifs.

La re-prévision budgétaire de SNCF Réseau, conséquence des comptes semestriels qui intègrent une dépréciation des actifs générée par les annonces verbales du Gouvernement sur la modulation des péages TGV, consacre une baisse des effectifs équivalente à 185 emplois. Cette décision ajoutée au retard important en termes d'embauche (moins 421) aura des conséquences sur l'organisation de la production et donc les conditions de travail des cheminots puisqu'elle induit : une productivité accrue, une contraction de la masse salariale, une maîtrise forte de l'évolution du Coût Moyen Agent et donc une absence d'augmentation générale de salaire sur un temps long et une réduction des EVS. Ces dernières sont censées répondre à des contraintes (travail de nuit, dimanche, etc.). Si les contraintes disparaissent, pourquoi pas ! Mais les organisations du travail actuelles n'en prennent pas le chemin. Il paraît difficile de faire autant, voire plus, avec moins d'agents d'autant que

le volume de travaux ne tend pas vers la baisse, que les trafics risquent d'être en augmentation suite à la limitation de l'augmentation des péages.

Côté SNCF Mobilités, les recettes sont les mêmes qu'à Réseau en matière de recherche de productivité tant sur les matériels que sur les personnels. Le budget 2018 prévoyait 2 046 suppressions d'emplois. A mi-année, l'entreprise en a réalisé 1 734 soit 84% !

L'EPIC de tête n'est malheureusement pas en reste sur le sujet puisque, depuis plusieurs années, les suppressions d'effectifs sont systématiquement amplifiées par rapport au budget prévisionnel. Les comptes semestriels ne dérogent pas à la règle avec 162 suppressions d'emplois supplémentaires.

De quoi s'interroger sur la volonté de l'entreprise d'assurer un service aux usagers qui allie sécurité, ponctualité et qualité de service. Les fameux fondamentaux mis en avant dans le cadre des programmes PRISME, Info FISRT et H00.

De quoi s'interroger également sur la volonté de l'entreprise de maintenir un niveau de services transverses de qualité à la hauteur des besoins exprimés par les cheminots. Mais pour avoir la réponse, il suffit de faire le lien avec le plan stratégique, déclinaison de la mise en œuvre de la réforme, qui vise à vider complètement la société de tête des missions de cohésion dévolues par la loi de 2014.

### Un Etat défaillant en matière de financement et de compensation !

La loi de 2014 a mis en place un mécanisme d'autofinancement du système basé sur le versement d'un dividende équivalent à 40% des résultats de SNCF Mobilités. Montant reversé ensuite à SNCF Réseau. Dans le même temps, des contrats de performance ont été signés entre les EPIC et l'Etat intégrant une trajectoire financière à respecter. Pour assurer ce respect depuis plusieurs années, c'est l'EPIC de tête qui rajoutait quelques millions d'€ au dividende de Mobilités pour coller avec ce qui est inscrit dans le contrat de performance entre Réseau et l'Etat.

Cette année, non seulement l'EPIC de tête rajoute au pot mais le pourcentage côté Mobilités a été augmenté pour passer à 60% et ainsi respecter la trajectoire inscrite sur le contrat de performance de Réseau.

L'Etat se doit de respecter ses engagements et plus particulièrement celui de compenser la mise en œuvre des tarifs sociaux qui sont de sa compétence. Or, depuis plusieurs années, cette ligne budgétaire est à zéro. Le pacte ferroviaire prévoit l'extension des tarifs sociaux et donc leur compensation financière à l'ensemble des entreprises ferroviaires dans le cadre de l'ouverture à la concurrence. Gageons que l'Etat ait désormais un comportement de bon payeur comme la loi l'y engage.

### Un second semestre sous vigilance.

Si l'entreprise table sur un rebond des trafics et donc des recettes au 2<sup>e</sup> trimestre, rien n'est moins sûr !

En effet, les effets des suppressions d'effectifs, des réorganisations successives se font cruellement sentir au quotidien. Les cheminots en subissent les conséquences avec des organisations du travail défaillantes. Les usagers sont eux confrontés aux dysfonctionnements, incidents et quasi - accidents à répétition ces dernières semaines.

Le climat ambiant qui règne au sein des personnels, quel que soit leur collègue, n'est pas forcément au beau fixe. Au-delà d'un risque toujours latent d'une nouvelle période de conflit social, dans et hors de l'entreprise au vu des dossiers en souffrance, le risque de décrochage managérial et les risques psycho-sociaux sont eux très importants. D'ailleurs, ceux-ci font partie des risques identifiés par la direction des audits. Les administrateurs ont une nouvelle fois alertés les représentants du gouvernement et la direction sur le sujet.

Les comptes semestriels sont certes en décalage par rapport au budget prévisionnel et aux résultats du 1<sup>er</sup> semestre de 2017 mais ce ne sont pas les cheminots qui sont les responsables. Ces résultats sont la conséquence de choix politiques et stratégiques désastreux pour l'avenir du système ferroviaire.

## TGV du futur, maintenance du futur ?



© Pascale Lelays

Le 22 mars 2018, le ministre de l'économie annonçait que la SNCF allait acquérir 100 rames TGV nouvelle génération (TGV 2020) auprès d'Alstom. Cet achat a été validé lors du conseil d'administration du 26 juillet 2018.

Si la CGT a validé cette commande qui représente une évolution technologique importante, elle soulève tout de même plusieurs points d'attention. Économiquement, l'achat de ces rames n'est possible que si les annonces faites par le gouvernement, lors du conflit, sur la modulation des péages TGV sont respectées. A ce jour, il y a bien les propos du Premier ministre tenus lors d'une conférence de presse mais il n'y a toujours pas d'engagements écrits.

Ces TGV, qui arriveront dans les Technicentres (TNC) à partir de 2023, ne compenseront pas la forte baisse du parc amorcée depuis 2017 (100 rames radiées d'ici 2022). L'évolution du parc TGV, l'arrivée d'un matériel dont le mode de maintenance va être en rupture avec l'existant, la nécessité d'adapter les TNC à ces TGV 2020, sont autant de sujets qui devront être traités en amont. Les interrogations sont nombreuses sur les évolutions des métiers, des effectifs dans la filière Matériel, voire sur l'avenir de certains TNC. La Direction a annoncé s'attaquer dès maintenant aux adaptations nécessaires et à leurs impacts sociaux, la CGT y veillera.

## CDG Express: Un non-sens socio-économique

Ce vieux serpent de mer de 32 km (dont 8 nouveaux) entre la gare de Paris Est et l'aéroport Charles de Gaulle, abandonné puis déserté par Vinci, a ressuscité dans le cadre de l'organisation des Jeux Olympiques 2024.

La future liaison traversera, sans les desservir, les mêmes territoires que la future ligne 17 du métro qui pourrait relier Paris à l'aéroport en moins de 30 minutes au prix d'un ticket de métro. Alors que pour emprunter CDG Express, il faudra déboursier la somme de 24 €.

Face au désengagement des banques, l'Etat prêtera 1,7 Mds€ au concessionnaire (Groupe Aéroports de Paris, SNCF Réseau et Caisse des dépôts) chargé de la construction.

SNCF Réseau, au même titre que ses acolytes, devra assumer une partie des risques sans avoir aucun levier, ni sur le trafic et la fréquentation d'ADP, ni sur le calendrier de réalisation très contraint.

Quelle est donc la pertinence économique et sociale d'une telle ligne dont l'objectif est de 8 millions de passagers annuels alors que le RER B transporte 165 millions de voyageurs par an ? Pourquoi ne pas investir dans la ligne B du RER ?

L'Etat a décidé de privilégier les voyageurs d'affaires et les touristes plutôt que les transports du quotidien. L'argent public doit servir l'intérêt général et le Service Public et non participer à la satisfaction de quelques-uns.

# PLAN STRATÉGIQUE SNCF OU PLAN DE DÉSINTÉGRATION ?



© Pascale Lajys

Si le Plan stratégique n'est encore qu'à l'état de projet, sa forme est suffisamment aboutie pour pouvoir y trouver les principales orientations qui devraient conditionner l'avenir de la SNCF et des cheminots.

Il est la traduction de la réforme gouvernementale autour de l'ouverture à la concurrence, du passage en Société Anonyme et de la fin du recrutement au statut. Il est aussi dans la droite ligne du projet de groupe « SNCF 2025 » présenté en février et des plans stratégiques actuels des 3 EPIC.

En transformant l'Epic de tête en « holding » destinée à porter le capital de la future Société Anonyme et recentrée, au-delà de la Surveillance Générale, sur de simples missions de pilotage et de stratégie, une nouvelle étape est franchie. Exit les missions de cohésion économique, industrielle et sociale issues de la réforme de 2014. Exit les Centres de Services Par-

tagés communs à l'ensemble du Groupe Public Ferroviaire.

Dans son projet, la direction SNCF va au-delà de la loi en faisant de SNCF Logistiques une filiale de la société de tête.

Ainsi, dans son schéma SNCF Réseau, SNCF Mobilités et SNCF Logistiques disposeraient d'une grande autonomie à travers des organisations, des modes de fonctionnement, de management et une gestion des cheminots propres à chacune.

On peut d'ores et déjà se demander comment sera piloté un groupe avec des sociétés ayant chacune des intérêts opposés : SNCF Réseau affichant ouvertement son ambition de voir émerger de nouveaux opérateurs, SNCF Mobilités s'organisant pour éviter la perte de marchés au profit de ces mêmes opérateurs privés ! Côté social, les cheminots vont être au cœur de bien des bouleversements : suppression du statut, transferts obligatoires

vers de nouveaux opérateurs, productivité, classification des métiers, polyvalence, remise en cause de la grille salariale, déroulements de carrière, remise en cause des accords locaux..., tout sera mis sur la table selon la DRH !

Sous couvert d'afficher un dialogue social « exemplaire » dans l'entreprise, la direction indique vouloir mettre en débat le contenu du plan stratégique pour que les salariés contribuent à son élaboration et surtout à sa mise en œuvre.

Les cheminots, dans le cadre des mobilisations du 1<sup>er</sup> semestre et du « *Vot'Action* » ont massivement rejeté le contenu de la réforme porté par le Gouvernement et la direction. Le plan présenté par la direction est à l'opposé de ce que porte la CGT dans le cadre du projet « Ensemble pour le Fer ! » pour le service public ferroviaire.

