

# le CACTUS

n° 02  
janvier 2014

## du Conseil d'Administration

Journal des administrateurs salariés CGT



## En 2014 aux cheminots de décider !



Alain Prouvenq

**Chaque début d'année est l'occasion d'examiner les possibles et de tracer des perspectives, sur le plan ferroviaire l'année 2014 sera déterminante.**

L'opportunité de remettre la SNCF sur la voie du service public sera à notre portée pour peu que l'engagement de chacun pour l'intérêt général soit au rendez-vous.

L'année 2013 a été marquée par la préparation de la réforme du système ferroviaire, avec notamment les rapports BIANCO et AUXIETTE suivis d'un projet de loi et des prémices de discussions sur les conditions sociales des cheminots. La réforme ferroviaire française n'est pas déconnectée des évolutions européennes et des propositions de la commission pour le 4ème paquet ferroviaire.

L'année 2014 sera donc décisionnelle et, pour les cheminots, les occasions seront nombreuses de s'exprimer, d'agir, de s'engager pour décider de l'avenir du système ferroviaire.

Un avenir qui se décidera dans un environnement socio-économique de plus en plus difficile et un contexte politique tendu par les campagnes pour les élections municipales et européennes. En responsabilité, le syndicalisme propose déjà des rendez-vous. En France le 6 février la CGT a proposé aux autres organisations une journée d'initiatives pour porter ensemble l'exigence que les richesses créées par le travail servent prioritairement à la réponse aux besoins sociaux. En Europe, la CES a développé un projet alternatif intitulé « une nouvelle voie pour l'Europe : plan de la CES pour l'investissement, une croissance durable et des emplois de qualité » et a décidé d'une manifestation européenne le 04 avril 2014 à Bruxelles.

Concernant le ferroviaire européen, le 4<sup>e</sup> paquet devrait être soumis au vote du parlement à la fin du mois de février. La section ferroviaire d'ETF a décidé d'organiser une manifestation centralisée à Strasbourg le 25 février 2014.

Les décisions qui seront prises au 2<sup>e</sup> semestre de l'année 2014 structureront durablement le paysage ferroviaire français, dans la bataille idéologique qui précède, l'élément marquant sera le résultat des élections professionnelles du mois de mars à la SNCF.

Comme en 2013 pour l'élection des représentants des salariés au Conseil d'Administration, conforter et renforcer l'influence de la CGT en 2014 dans les Comités d'Etablissement et les Délégations du Personnel, c'est se donner les moyens d'intervenir dans les décisions.

**« Accomplir sa mission quand l'histoire nous convoque est la seule chose qui compte et n'a pas de prix » (Nelson Mandela).**

la  
cgt

FÉDÉRATION  
DES CHEMINOTS



# UN BUDGET D'AUSTERITE POUR L'EPIC SNCF

Le budget 2014, à l'image de celui des transports, est marqué par les économies en matière de dépense publique. Il ne porte pas de stratégie de relance du transport ferroviaire.

Le budget 2014 de l'entreprise consacre une nouvelle dégradation dans la trajectoire des résultats du groupe SNCF avec une croissance faible de l'activité et inférieure au plan stratégique « Excellence 2020 ».

Cette trajectoire budgétaire est la résultante d'une nette dégradation des résultats de l'EPIC SNCF en partie compensée par une amélioration des performances des filiales et plus particulièrement de KEOLIS qui ambitionne un développement significatif à l'international.

Quant à GEODIS, la branche s'appuie sur les perspectives d'un net redressement de ses résultats en 2014 qui passeraient par une poursuite de la réduction des pertes de Fret SNCF et par le retour d'une croissance rentable pour les filiales dans un contexte de forte maîtrise des investissements et de stabilité des volumes transportés.

## Un focus sur Fret SNCF

Le budget 2014 table sur l'arrêt de l'érosion des trafics avec une légère croissance de 1,1% ce qui est à souligner au vu des exercices budgétaires précédents. Néanmoins, cette hypothèse s'accompagne de la poursuite du plan « Efficacité Industrielle et Développement » qui prévoit des économies sur les frais de personnels avec la suppression de 856 emplois, soit un total de 6400 suppressions d'emplois sur les 6 dernières années, et une réduction du volume des achats externes.

Ces éléments interrogent sur la capacité de fret SNCF à faire progresser les trafics tout en réduisant la voilure.

Plus globalement, le budget 2014 acte une croissance inférieure au budget 2013 à périmètre comparable.

**La branche Voyage** illustre bien cette problématique avec une quasi-stagnation de son chiffre d'affaires par rapport à 2013 à périmètre comparable. Elle résulte d'un recul attendu des produits du trafic (recettes commerciales) dans un contexte économique qualifié de morose.

**La hausse du chiffre d'affaires de SNCF Proximité peut être considérée comme relativement dynamique dans ce contexte.**

Elle est principalement portée par le groupe KEOLIS qui repose sur l'expansion à l'international et sur le développement d'EFFIA Services. La croissance de la partie EPIC SNCF demeure beaucoup plus mesurée, résultant des difficultés de financement des Autorités Organisatrices de Transports qui amènent à une révision à la baisse du développement de l'offre, voire des demandes d'économies ou de rationalisation de plan de transports.

Enfin, le programme de travaux et de régénération, certes nécessaire, pèse aussi sur l'exploitation et la qualité de service de certaines lignes.

**Cette donnée fait que l'Infra demeure sur un rythme de croissance soutenue avec des perspectives d'activités à moyen terme, positives.**

Pour la deuxième année consécutive, l'évolution positive des effectifs (+913) est à souligner dans un contexte global de réduction sur le périmètre de l'EPIC SNCF. En revanche, et au-delà du niveau de recrutement fixé, se pose la question des capacités de l'entreprise à réaliser, sur ce périmètre, les objectifs d'embauches.

Néanmoins, le niveau de productivité exigé (1%) ainsi que le niveau de sous-traitance et de précarité interrogent sur les conséquences que peuvent avoir les pressions exercées sur l'organisation et les méthodes

de travail dans un univers où la sécurité des agents sur les chantiers et des circulations est une donnée importante.

**Ce budget marque une nouvelle baisse des effectifs.**

Baisse qui s'est aggravée suite à la demande de l'Etat de présenter un Cash-flow libre\* positif et d'avoir un taux de couverture des investissements sur fonds propres au moins équivalent à 2013 soit 91%.

L'Etat a refait le même coup qu'en 2013 ! D'autres solutions pouvaient s'envisager pour améliorer le résultat financier : agir sur les charges externes : le niveau des péages, par exemple, mais cela renvoie à la question de la dette de RFF et plus globalement du système ferroviaire, le niveau des impôts et taxes et notamment le dividende versé à l'Etat qui est encore de 130M€ en 2014 (calculé sur le résultat de 2013) et dans une moindre mesure les charges d'énergie.

**L'abandon par l'Etat du dividende aurait été un signe d'une autre nature !**

## L'emploi

Le volume de suppression d'emplois serait ainsi porté à 2453 au 31 décembre 2014 soit 500 de plus que ce qui était prévu par l'entreprise. Nous sommes loin des engagements du Gouvernement qui visent, soi-disant, à développer l'emploi !

Alors qu'il était prévu initialement un volume d'embauches sur le périmètre du groupe au-delà des 10 000 recrutements, les annonces faites en Conseil d'Administration ont lourdement interrogées les administrateurs CGT puisque de 10 000, nous passerions à 7000 et de 4700 au sein de l'EPIC on passerait à 3700, chiffres annoncés lors

de la commission économique du CCE le 11 décembre 2013. Ces chiffres sont particulièrement en retrait vis-à-vis du volume de recrutement constaté sur les deux dernières années.

Les enjeux RH liés à ce budget qui sont la traduction du plan stratégique « Excellence 2020 », visent un développement de la polyvalence, de la sous traitance, de la précarité au sein de l'EPIC et une volonté de faire évoluer les métiers et leur périmètre.

Ce budget acte l'élargissement de l'expérimentation menée en 2013 sur la dédicace comptable des effectifs liés à la production de la branche Proximité. Elargissement opéré alors qu'aucun retour d'expérience n'a été effectué sur les régions Bretagne et Limousin. On peut donc s'interroger sur les conséquences d'une telle démarche et notamment sur la création d'établissements mono

activité sur laquelle la CGT est en profond désaccord puisque générateur de rigidité en termes d'organisation et de réactivité.

Au-delà des suppressions d'emplois supplémentaires, l'amélioration du Cash-Flow libre\*, de la Marge Opérationnelle\* et donc de l'endettement de l'entreprise est aussi la conséquence d'une baisse du volume d'investissements de 70 millions d'€.

Si la baisse du niveau d'investissement ne concernerait pas, a priori, l'amélioration du réseau, l'éventuelle remise en cause des opérations mi-vie des TGV, la désaffectation d'une partie du matériel ancien en lieu et place d'une rénovation interpelle quant à l'avenir des Technicentre SNCF. L'assurance de la compensation de la baisse de charges par les opérations de rénovation des Thalys est une affirmation qui reste à démontrer.

En conclusion, dans un contexte de morosité appuyé par un budget des transports atone et peu ambitieux en matière de report modal et de développement du ferroviaire, le budget 2014 est dans la continuité de celui de 2013 avec un niveau d'ambition dont la réalisation n'est pas acquise. La poursuite du pilotage du groupe est largement axé sur la maîtrise de la dette ce qui entraîne des décisions d'opportunité à court terme telles les opérations de cession de créance.

**Tout comme les élus CGT au CCE, les administrateurs CGT ont voté contre le budget 2014.**

\*Marge Opérationnelle : c'est le chiffre d'affaires (CA) moins les dépenses nécessaires pour assurer la production (péages, frais de personnel, impôts et taxes, achats et charges externes [énergie par exemple])

\*Cash-Flow Libre : niveau de trésorerie disponible après avoir payé les investissements.

# Fret ferroviaire

## Ferroutage : solution au report modal ?

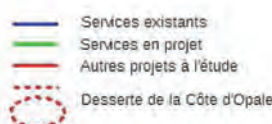
**Dans un contexte de décisions durablement défavorables au fret ferroviaire, le Gouvernement et la Direction présentent le développement des autoroutes ferroviaires comme la solution française au report modal.**

Avec l'annonce de deux nouvelles relations entre Lille et Bayonne et entre Calais et Le Boulou, l'objectif à terme est de construire un réseau interconnecté d'autoroutes ferroviaires pour contribuer à la relance du fret ferroviaire.

Le trafic des deux lignes existantes est en augmentation mais est encore loin de représenter une part significative du trafic global de ces relations. En 2012, 26 000 camions ont été transportés entre Aiton et Orbassano et 56 000 entre Le Boulou et Bettembourg avec une croissance de 9 % au 1<sup>er</sup> semestre 2013.

Les autoroutes ferroviaires sont surtout intéressantes sur de très longues distances ou pour le franchissement d'obstacles naturels. Elles concernent donc plutôt le trafic de transit et ont peu d'effet sur l'économie nationale.

Pour autant, c'est un des éléments d'une politique de report modal qui peut être pleinement efficace à condition de s'inscrire dans une politique publique de développement du fret ferroviaire. L'Etat et la représentation nationale doivent prendre des mesures concrètes pour favoriser le report modal. La SNCF en tant que groupe public doit se positionner comme l'acteur majeur avec une stratégie industrielle et commerciale nouvelle.



# QUALITÉ DE SERVICE

## C'est une question de moyens !

La qualité de service devrait théoriquement être mesurée par la conformité avec le service annoncé, en particulier le respect des horaires. En réalité, la SNCF pondère cet indicateur suivant la catégorie des trains ou la durée de trajet permettant d'afficher un pourcentage plus élevé de trains « à l'heure ».

L'incivilité ou les actes de malveillance apportent leur lot de retards comme certains aléas climatiques, encore que les pluies de printemps, les chaleurs d'été, les feuilles mortes d'automne ou les chutes de neige l'hiver soient prévisibles, les conséquences pourraient donc être limitées.

Reste que les 3/4 des causes de retards sont imputables au système ferroviaire lui-même. La plus importante d'entre elles concerne l'état de l'infrastructure, conséquence directe de l'insuffisance des moyens alloués par l'Etat et les directions de la SNCF et de RFF.

Le vieillissement entraîne des incidents et les travaux constituent eux-mêmes une seconde cause de perturbation. En un an, les retards dus à l'infrastructure se sont dégradés de 15 % au niveau national et de 24 % en Ile-de-France. En 2013, les retards dus aux travaux ont progressé de 12 % faute de moyens suffisants dans l'organisation des chantiers.



# LA SÉCURITÉ, ENJEU FONDAMENTAL !

**Qualité première du transport ferré, la sécurité n'est mise en question que suite à des catastrophes et des accidents graves, pourquoi ?**



A croire qu'entre 2 accidents, il ne se passerait rien et qu'après chaque solution ou amélioration technique, nous serions certains d'avoir trouvé une réponse apportant toutes les garanties. La vérité est bien plus complexe à cerner tant les interactions sont nombreuses entre les règlements et référentiels, les procédures, les outils, les machines et les hommes.

L'évolution de tous ces paramètres au cours de la période récente plus particulièrement avec l'avènement de RFF en 1997 et des mises en œuvre des directives européennes et de leurs transcriptions en droit national, ont un effet de segmentation de la vision de

la sécurité par entité (EPSF, RFF, DCF, Infra V...) ainsi créées.

Chacune ayant ses propres objectifs prioritaires et ses propres critères d'appréciation de la « performance » sécurité, « manage » en fonction de ses objectifs. Ce vocabulaire économique n'est pas neutre, il est le reflet du sens nouveau de la sécurité dans le système ferroviaire : ce n'est plus qu'un élément parmi les autres, qu'il faudrait suivre certes, dont la priorité n'est que déclarée mais que la réalité rattrape souvent.

Les longues listes des accidents dont certains mortels à l'Infra V, d'incidents sur le matériel par exemple ne sont que la confirmation de

ces évolutions bien réelles et nocives que les statistiques ne peuvent cacher.

Cette segmentation et partialisation trouve donc ses limites y compris au niveau de la sécurité, singulièrement à travers la formation initiale qui se borne à l'activité exercée et au poste tenu.

Il est donc indispensable de penser la sécurité en y intégrant la composante humaine donc par les moyens de compréhension (formation) et d'intervention (effectifs).

Le groupe de travail sécurité du Conseil d'Administration devra dans ses échanges remettre la sécurité et les hommes et les femmes qui la mettent en œuvre au quotidien au cœur de ces enjeux tel que le propose la CGT à travers « la Voie du Service Public SNCF ».

