

Le CACTUS

des conseils de la SNCF

Journal des administrateurs salariés CGT - N° 21 avril 2019



RIPOSTE D'AMPLEUR

CONTRE UNE MAUVAISE RÉFORME



© Pascale Luyts

Bruno Lacroix

En 2018, le Gouvernement se lançait dans la réforme la plus importante de la SNCF à travers une loi visant à transformer le groupe public en plusieurs sociétés anonymes, à mettre fin au recrutement au statut des cheminots et à libéraliser totalement le système ferroviaire.

Une réforme dogmatique, qui morcelle le réseau ferroviaire pour mieux le livrer à des concurrents dont l'arrivée sera facilitée par des conditions pour le moins favorables.

Une réforme qui s'attaque de front aux cheminots, à leur emploi, à leurs conditions de travail par une productivité accrue et un transfert obligatoire vers d'autres entreprises.

Une réforme qui dépouille la SNCF de ses atouts en imposant, selon le bon vouloir de telle ou telle autorité organisatrice, le transfert de matériels, d'ateliers, de gares, de lignes, des personnels et de leur savoir-faire vers la concurrence.

Une réforme qui, malgré les apparences et le tour de passe-passe sur la reprise de la dette, ne résout pas les problèmes de financement du ferroviaire et continue de faire supporter aux cheminots, aux collectivités territoriales et aux usagers, les conséquences du désengagement de l'Etat.

Une réforme qui n'a même pas attendu d'être mise en place pour que chacun ressente ses effets négatifs. Pas une semaine sans annonces de fermeture de guichets, de gares ou de dessertes, de menaces sur les lignes UIC 7 à 9, l'arrêt de l'Auto-train, du train fret « des premiers », fermeture des agences groupe. L'Etat et la Direction sont au diapason pour fomenter les mauvais coups ! Et ce n'est pas la future Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) qui devrait inverser la tendance !

Il est clair qu'il y a un profond décalage entre les affichages et la réalité vécue par les usagers et les cheminots confrontés à un véritable hold-up sur notre système ferroviaire public.

Pour autant, personne n'est dupe et de plus en plus de voix s'élèvent contre les conséquences de ces politiques et les menaces qu'elles font peser sur la pérennité d'un service public au service de l'ensemble des usagers et des territoires.

Les cheminots, quant à eux, rejettent massivement cette réforme contraire à l'intérêt général. Loin d'être résignés, ils la combattent et sont déterminés à faire changer de cap Gouvernement et direction.

C'est dans cet objectif que la Fédération CGT des cheminots, rejointe par l'UNSA, Sud-Rail et la CFDT, appelle à une grande manifestation le 4 juin à Paris pour le maintien et le développement de la SNCF, entreprise publique unique et intégrée au service de tous.

COMPTES CLOS 2018

DES CHEMINOTS MIS À CONTRIBUTION !



Les Conseils d'Administration de ce début d'année ont examiné les résultats du Groupe Public Ferroviaire de l'année 2018. Année quelque peu particulière pour la SNCF et les cheminots qui ont connu le conflit le plus long de leur histoire contre une réforme qui vise à livrer encore un peu plus la SNCF aux appétits du marché et des libéraux.

Des cheminots largement contributeurs aux résultats !

Néanmoins, les résultats de la SNCF sont dans le vert financièrement, comme quoi le caractère public de l'entreprise et le statut des cheminots ne pèsent en rien sur un bilan qui se clôture avec une progression du chiffre d'affaires de 1,3 % pour atteindre 33,3 Mds€ et un excédent de 141 millions d'€ dû en partie à l'opération « VESTA » qui a consisté en la vente du patrimoine logement détenu par ICF Novedis et à la poursuite des plans de performance internes. Plans qui ont pour conséquence une augmentation continue de la productivité des personnels et des organisations du travail. Ainsi en 2018, ils ont permis de dégager 530 M€ de gains de productivité.

Côté SNCF Mobilités, le trafic TGV se porte bien, les trafics TER, Transilien, Intercités souffrent de la saturation du réseau et d'un sous-investissement chronique tout en affichant des résultats satisfaisants. Quant à Fret SNCF, les résultats, même en isolant la période conflictuelle, sont inquiétants et en décalage avec le budget prévisionnel. Pour la 1^{ère} fois, le trafic des filiales (17,6 GtK) a été supérieur à celui de Fret SNCF (17,4 GtK). Malgré ses conséquences désastreuses en matière de volumes transportés, la direction persiste à vouloir améliorer les résultats par la contraction des dépenses et plus particulièrement celles consacrées aux personnels et installations ferroviaires. Les effectifs constituent le principal levier d'économies et dans ce domaine, la direction ne recule devant rien puisque les résultats auront dépassé ses espérances avec 2 611 suppressions d'emplois pour 2 046 prévues au budget.

Quant à SNCF Réseau, malgré une politique largement contestée de productivité, d'externalisations et de renoncements en matière de maintenance et d'investissements, il voit son endettement progresser de 2,735 Mds€ pour frôler les 50 Mds€ de dette nette. On relève des retraits significatifs en termes de régénération notamment en matière de traction électrique et caténaires, signalisation et ouvrages

d'art. Les investissements de mise en conformité sécurité sont eux en retard de 10 M€ ! Ainsi dans l'attente des effets concrets de « reprise » de 35 Mds€ de la dette, les mêmes causes conduisant aux mêmes effets, ce sont, une fois de plus, les cheminots qui servent de variable d'ajustement. Un effectif en recul de 448 unités au prétexte de la grève qui aurait impacté la réalisation des embauches ! Ne serait-ce pas plutôt dû au temps passé à chercher comment donner la charge de travail à des entreprises extérieures et au non chiffrage des embauches par établissements alors que celui des externalisations est quantifié à l'unité près ? Personne à la direction de SNCF Réseau ne semble prendre la mesure du nombre croissant de démissions ou de sorties volontaires de formation, notamment chez les cadres qui ne trouvent ni conditions salariales, ni conditions de travail et pire sens du travail satisfaisants.

Concernant l'EPIC SNCF, ses résultats reposent essentiellement sur les contrats de prestations passés avec Mobilités et Réseau et les Autorités Organisatrices de transports en matière de sûreté. Des bilans d'une grande constance y compris en termes de productivité affichée à 3,8 % en 2018 soit 328 suppressions d'emplois sur un effectif de 8 653 à fin 2017. Des coupes sombres qui ont une résonance

forte d'autant que celles-ci sont concentrées sur les fonctions administratives (- 5,1%). Des économies sur les charges de personnels qui ont été beaucoup plus importantes que celles prévues au budget prévisionnel.

La finance plutôt que le fer

A l'intérieur même du Groupe Public Ferroviaire, sensé promouvoir le transport ferré, il n'existe pas de politique volontariste pour privilégier le rail à tout autre mode de transport, alors que des entreprises privées elles le recherche ! La direction donne des leçons de politique de développement durable, y compris dans le cadre de son projet stratégique SNCF 2020, et dans le même temps fait acheminer par la route ce qui pourrait être amené au cœur des sites en train !

Un État encore et toujours défaillant !

En résumé, des comptes annuels qui se portent bien avec des résultats qui certes ne sont pas au niveau du budget prévisionnel mais qui permettent au système ferroviaire de s'autofinancer en partie par le versement d'un dividende perçu sur les résultats de SNCF Mobilités. Dividende issu de la loi de 2014 et à l'origine équivalent à 40 % des résultats de SNCF Mobilités qui, après un circuit complexe, arrive dans les caisses de SNCF Réseau. Mais c'était sans compter sur la perspicacité du Gouvernement qui pour alléger un peu plus sa contribution au ferroviaire a décidé d'augmenter le taux à 60% ! 274 M€ auront ainsi été versés en 2018 à SNCF Réseau atténuant quelque peu la trajectoire de sa dette. Cette décision n'est pas sans interpeller sur la perversité du mécanisme qui pourrait conduire, si d'aventure le flux de trésorerie disponible (cash-flow libre) n'était pas suffisant pour couvrir le montant du dividende, SNCF

Mobilités à recourir à l'emprunt pour pouvoir verser le dividende.

La CGT l'a toujours dit et écrit : le système ferroviaire ne peut s'autofinancer. C'est un mode de transport fiable, sûr, performant, écologique et accessible au plus grand nombre pour peu qu'il soit organisé de bonne manière, que l'on y consacre les financements suffisants et qu'il soit perçu comme un atout et non comme une charge à sacrifier sur l'autel du libéralisme.

Un avenir à construire dans la lutte !

Des comptes qui consacrent la poursuite des politiques d'austérité et de productivité ce qui a, à nouveau, conduit les administrateurs CGT à alerter l'ensemble des administrateurs et les ministères de tutelle sur les conséquences des choix stratégiques et décisions prises sur les femmes et les hommes qui sont chargés au quotidien de leur mise en œuvre. Il apparaît clairement que, malgré les grands engagements inscrits dans le pacte d'entreprise, l'Humain qu'il soit cheminot ou usager du ferroviaire n'est pas forcément la préoccupation première des dirigeants de la SNCF et du Gouvernement.

Cette situation augure mal de l'avenir avec l'éventuelle mise en œuvre de la réforme au 1er janvier 2020. Réforme qui produit déjà ses effets néfastes envers les cheminots et les usagers : accélération des réorganisations, modifications des métiers, fermetures de guichets, de gares, de boutiques, abandon de trafics,

Mais la résistance, les luttes s'organisent avec les cheminots, les usagers, la population, les élus locaux pour contrer les mauvais projets et porter des propositions alternatives de développement du service public ferroviaire.

Rien n'est inéluctable !

REX SEA ou la chronique d'un bénéfice assuré



Il est maintenant admis que les financements d'infrastructures Public/Privé sont une erreur. Cette évidence n'en semblait pas une quand le Gouvernement Sarkozy mettait en chantier 4 projets majeurs sans financements disponibles suite à la crise de 2008. Ces moyens étaient donc indisponibles pour financer directement les infrastructures mais accessibles pour les majors du BTP dans le cadre des PPP.

Pour que le privé réponde (LISEA, filiale de VINCI), il lui a fallu obtenir des garanties de rentabilité. Sur les 7,8 Mds€ du périmètre de la concession de 50 ans, seuls 773 M€ sont issus de fonds propres, le reste sont des emprunts (3Mds €) et des subventions (4Mds €) de SNCF Réseau, de l'Etat et des collectivités.

Les engagements de recettes ont été construits sur un niveau de desserte déterminé par RFF sans consultation de la SNCF et surestimés d'autant que le matériel utilisé n'avait pas la capacité d'emport des rames « océane ».

C'est toute la bataille de 2016 entre l'Etat, Réseau, Mobilités et LISEA qui se résume ainsi : si le nombre de circulation (et les péages qu'il génère) est insuffisant, Lisea sera dans l'incapacité d'assumer ses charges et fera jouer les garants de ces prêts que sont l'Etat et Réseau.

Dans cette partie de poker où seul le public peut perdre, ce sont à 200 M€ de pertes par an pour le GPF que se situe l'enjeu. Un déficit d'exploitation de 80 M€/an se confirme aussi côté Réseau dû à la minoration des péages entre Courtalain et Tours pour permettre à LISEA d'assurer ses recettes et pour 48 ans encore...

Changement de thermomètre mais pas de température !

La direction a décidé de modifier le baromètre social pour les EPIC Mobilités et EPIC de tête en faisant appel à une agence américaine « Great Place To Work » créée en 1992 et présente dans 60 pays dans le monde. Mais il ne suffit pas de changer de technique de mesure pour modifier la perception des salariés de leur entreprise et de leur travail.

La direction s'appuie sur la nouvelle méthode et la période de sondage (novembre 2018) pour en minimiser l'impact.

Si le taux de réponse est inférieur de 3 points à l'enquête Tempo de 2017, des constantes demeurent :

- Peu de vision claire des objectifs du management ;
- Difficulté d'équilibrer vie professionnelle et vie personnelle ;

- Rémunération et pas de partage des bénéfices ;
- Un cadre de travail peu sain sur le plan psychologique et humain. 89% des répondants sont issus de l'EPIC Mobilités qui est celui où le nombre de réponses négatives ou neutres est aussi le plus important ce qui n'est pas sans rapport avec la multiplication des réorganisations et suppressions d'emplois.

L'absence d'augmentation générale de salaires depuis 4 ans n'est pas non plus anodine dans les réponses des agents sur la partie salariale.

La prise de température la plus précise du moral des cheminots sera celle de leur participation à la manifestation nationale des cheminots le 04 juin à Paris.

PROGRAMME «COMPÉTENCES» GPEC ou PURGE DES EFFECTIFS ?



Le « Programme compétences » de la direction cache un plan social d'ampleur. De l'aveu même d'un membre du Comex : « il faut faciliter les baisses d'effectifs ».

Les emplois doivent s'adapter répètent les dirigeants : mise en concurrence des TER, digitalisation, évolution du parc matériel. Mais bien plus qu'une simple adaptation aux évolutions, ce qui s'avère un dispositif de destruction d'emplois est d'abord la déclinaison de décisions arrêtées en amont et vise à la suppression massive des postes en contact avec « le client », Escale, ASCT, répondant en fait à de pures logiques financières.

Le processus budgétaire de ce dispositif est opaque : comment sont définis les besoins (formation pour les reconversions, primes au départ), sur quelle

base ? Difficile d'imaginer que des prévisions précises n'aient été faites au vu des fortes sommes engagées. Au passage, l'argent qui ferait défaut pour les augmentations de salaire existe pour les destructions d'emplois...

Ce programme va mettre à rude épreuve les personnels des services RH à la peine ces derniers temps : suppression d'effectifs, point de chute de personnels en reconversion, développement excessif de l'alternance. Il n'est pas sûr que les ressources nécessaires à la gestion de ce plan social soient au rendez-vous.

En outre, le projet d'embaucher 2 300 conducteurs dans les trois ans à venir, essentiellement par des reconversions internes, paraît hypothéqué par les performances d'un système de formation affai-

bli et les taux d'échecs massifs constatés lors des processus de recrutement des tractionnaires.

Enfin, le dispositif proposé ne semble adressé qu'aux agents du cadre permanent. Pourtant, les contractuels seront également touchés par les suppressions d'emplois. Ils seraient, selon la direction, concernés par les mesures cadre proposées. Mais se pose la question des « reclassements externes » (reconversion et départs volontaires) pour lesquelles les agents du cadre permanent bénéficieraient d'aides au départ conséquentes. Les salariés contractuels auront-ils accès aux mêmes mesures au-delà des dispositions du Code du travail ?

