

Le Cactus

des conseils de la SNCF

Journal des administrateurs salariés CGT - N° 22 juillet 2019



ET SI NOUS DONNIONS NOTRE AVIS ?



© Pascale Luyts

Guy Zima

Nouveau Pacte Ferroviaire, Gouvernance, Concurrence, fermetures de lignes, gel des salaires, réforme des retraites :

Le principe qu'un texte voté devient légitime, vaut peut-être en droit, mais pose des questions dans son application. Voté sur des constats tronqués, des mensonges éhontés, ce nouveau pacte ferroviaire est une loi d'habilitation autorisant le gouvernement à légiférer par ordonnance sur des thèmes précis, dans un délai déterminé. En termes de démocratie, on fait mieux et plus transparent.

La nouvelle organisation, le GPF devenant GPU, le passage en SA (ou SAS pour le Fret), les rapports entre ces futures structures, les mouvements de personnels liés sont autant de points sur lesquels chacun doit être vigilant.

Pour autant qu'il reste des inconnues, il y a des certitudes comme ce dogme de la concurrence dans lequel, Régions et EF (Thello et Flixbus) n'ont pas manqué de s'engouffrer. Se concentrant sur des OD potentiellement rentables, ces EF n'apportent pas de services nouveaux. Il serait intéressant de voir comment se positionne l'ARAFER, à la fois promoteur de cette concurrence mais aussi garant vis-à-vis des services conventionnés (TER) que ces nouvelles relations ne remettent pas en cause leur équilibre. Là où le risque de concurrence n'existe pas, c'est bien-sûr les lignes menacées de fermeture dont les régions exsangues financièrement ont maintenant la charge. Que ce soit par le pacte ferroviaire ou la loi des mobilités, les questions du financement des infrastructures ne sont pas posées et donc nullement solutionnées !!

En revanche, coté économies, ils savent faire ce qui amène à une 5^e année sans augmentation générale de salaire et seule l'augmentation pérenne de la gratification annuelle d'exploitation nous « sauve » d'une année blanche. Est-ce juste au regard des résultats de l'entreprise, du travail des cheminots, des emplois supprimés et des intérêts versés aux marchés financiers pour une dette qui n'est pas celle des cheminots ?

Dernier point, en devenir celui-là : la réforme des retraites. Si les positions du gouvernement ne sont pas affichées clairement, la feuille de route du haut-commissaire Delevoye est, elle, d'une limpidité rare : abaisser la part des retraites dans la richesse produite. Derrière un voile d'équité, on s'orienterait vers une réforme systémique dans laquelle les droits seraient individualisés et réduits. Loin de toute exhaustivité, ces sujets méritent attention, réflexion et action de l'ensemble des salariés et citoyens.

Construisons ensemble, en proximité, le rapport de force nécessaire pour une grande journée de mobilisation interprofessionnelle le 24 septembre 2019.

RÉFORME FERROVIAIRE, NOUS AURAIENT-ILS MENTI ?



Le Nouveau Pacte ferroviaire adopté en juin 2018 doit, selon les propos du 1^{er} ministre et de la ministre des transports, permettre un développement du transport ferroviaire dans le pays. Tout comme l'ouverture à la concurrence sur les trafics intérieurs grande distance et régionaux de voyageurs, inscrite dans la loi, est censée apporter plus de choix et coûter moins cher aux usagers.

La mise en œuvre de la réforme est censée se dérouler entre le 31 décembre 2019 et le 1^{er} janvier 2020, date d'application de la loi. Or, un certain nombre de décrets ne sont encore à l'état de projet et pas parus pour d'autres.

Les décrets concernant l'organisation et la gouvernance des futures Sociétés Anonymes SNCF, Voyageurs, Réseau et Gares et Connexion sont à l'état de projet. Le gouvernement attend la fin de la période de consultation des CSE et du CCGPF pour les finaliser.

Mais au-delà de la structuration, de la filialisation de Gares et Connexions et de Fret (non prévues dans la loi), cette réforme consacre un véritable bouleversement social dans l'entreprise. En effet,

la loi consacre la fin du recrutement au statut pour le 31 décembre 2019.

Une réalité toute différente !

La direction de l'entreprise et le gouvernement se défendent de vouloir mettre en œuvre la réforme avant la réforme, notamment d'un point de vue social. Or, la volonté acharnée de la direction à vouloir coûte que coûte modifier les contours et contenus des métiers en faisant fi du dictionnaire des filières en vigueur dans l'entreprise, participe de l'anticipation du 1^{er} janvier 2020.

Tout comme le dossier « Compétences », visant à faciliter les reconversions, mutations, départs plus ou moins volontaires moyennant finances à Mobilités sous couvert de vouloir mettre en place une GPEC pour aider les agents de tous les grades à trouver chaussure à son pied, est un plan social déguisé pour faire baisser drastiquement les effectifs, notamment ceux du commercial voyageurs.

Ce dossier est la droite ligne de la politique menée par la direction visant à réformer l'ensemble des métiers et à faire baisser la masse salariale pour soi-disant être prêts dans le cadre de l'ouverture à la concurrence !

Comment ça va marcher à partir du 1^{er} janvier 2020 ?

Au-delà de la structuration du futur Groupe Public Unifié en plusieurs Sociétés Anonymes (SNCF, SNCF Voyageurs, SNCF Réseau, Gares et Connexions, Fret et SNCF Participations), du positionnement des différentes filiales au sein du groupe, la grande question est « comment les choses vont fonctionner entre les différentes entreprises ? »

Même si la stratégie, les finances, la dette, la politique RH, les fonctions mutualisées devraient être gérées (sur le papier) par la SA de tête, nous avons l'expérience de la dernière réforme !

La société de tête ne devrait servir que de structure d'intégration comptable et fiscale puisque chaque société, c'est le propre des sociétés anonymes, aura son autonomie de gestion.

Quant à la partie RH, la SA SNCF définit et conduit les politiques RH au sens du projet de décret fixant les missions et les règles de gouvernance de chaque SA.

Or, la direction de l'entreprise a déjà indiqué que certains accords pourraient être déclinés par SA, voire par activité. La direction Fret a déjà indiqué vouloir ouvrir des négociations sur son propre accord Temps de travail au 1^{er} trimestre 2020.

La DRH de l'EPIC Mobilités a présenté aux administrateurs un dossier intitulé « projet RH voyageurs 2020 » dans le cadre duquel, ils prévoient de mettre en place un système de rémunération propre à la SA Voyageurs.

Si chaque SA met en place sa propre politique RH, quelles perspectives pour les cheminot-e-s de pouvoir passer d'un métier à un autre, d'une SA à une autre ?

La structuration actuelle du Groupe Public Ferroviaire et le cloisonnement par activités et produits rendaient déjà difficile les passerelles entre les différents EPIC et métiers de l'entreprise. La création des SA ne va pas arranger la situation.

Une réforme non financée qui va à l'encontre du service public ferroviaire

« Plus et mieux de ferroviaire » était le mot d'ordre lancé par le gouvernement pour vanter les mérites de cette réforme ferroviaire.

Le constat fait, depuis plusieurs mois, au quotidien par les cheminots, les usagers mais aussi les élus politiques (y compris ceux qui ont voté la loi !) est que des guichets, des dessertes, des gares ferment. L'entreprise, avec l'aval du gouvernement, se désengage de certains trafics (trains de nuit, fret, ...) alors que les besoins existent.

Dans la future gouvernance, l'Etat ne sera plus représenté au sein du conseil d'administration de SNCF Voyageurs ce qui, même si nous ne nous faisons plus beaucoup d'illusions sur la parole des représentants de l'Etat dans les conseils d'administration, laisse les mains entièrement libres à la future direction, dont l'unique baromètre sera les résultats financiers.

L'annonce d'une reprise partielle de la dette de SNCF Réseau pourrait être une bonne annonce si elle s'était accompagnée d'un financement conséquent en matière de régénération et de développement du réseau.

La mise en œuvre de la reprise de 35 milliards d'€ de la dette de Réseau sur près

de 50 milliards ne sera effective qu'à compter de la loi de finances 2020 et s'étalera jusqu'en 2022. Pour le moment, les aspects techniques de reprise de la dette sont encore très flous.

En attendant, sous couvert de maîtriser l'endettement, la direction de SNCF Réseau multiplie le recours à la sous-traitance, à l'externalisation des charges de travail.

Il est d'ailleurs à noter que dans toutes les présentations qui ont été faites, dans les différents conseils d'administration ou de surveillance, sur le sujet de la mise en œuvre de la réforme, la direction, avec l'aval bienveillant des représentants du gouvernement, s'est toujours refusée d'y adjoindre le volet économique. Renvoyant le sujet au moment des négociations sur les contrats de performance avec l'Etat. C'est une des raisons, en plus de sa nocivité pour les cheminots et le service public ferroviaire, qui a conduit les administrateurs CGT à voter contre le plan d'entreprise SNCF 2020, déclinaison de la loi Nouveau Pacte Ferroviaire, qui a été débattu sans avoir sa concrétisation économique.

Le combat continue !

La CGT l'a dit et écrit, cette réforme a été votée sur des mensonges. Les effets concrets de sa mise en œuvre voient le jour et chacun, qu'il soit cheminot, usager, élu local ou citoyen, réalise sa nocivité si elle se met en place tel quel le 1^{er} janvier 2020.

Les mobilisations qui se développent sur le territoire autour des fermetures de guichets, de gares, de suppressions de dessertes voyageurs ou fret en sont la preuve. Mobilisations qui font reculer la direction, notamment sur la fermeture de certains guichets. Même si c'est encourageant, cela n'est pas suffisant.

Il nous faut partout nous déployer, engager le débat avec les cheminots, les usagers, la population pour gagner, élargir les mobilisations et porter un autre projet de réforme tel que contenu dans le projet CGT « Ensemble pour le Fer ! ».

Systra/SNCF, même stratégie, même résultat ?



Systra, filiale d'ingénierie commune SNCF et RATP créée en 2010, emploie 6700 salariés dans le monde.

Si Systra présente un intérêt stratégique à l'international et dans les projets de transports urbains français, sa situation financière est fragile dans un contexte concurrentiel.

En effet, la baisse des investissements sur le marché intérieur de la Grande Vitesse, une politique parfois risquée de développement international ont conduit Systra vers des problèmes de trésorerie depuis 2017 malgré un chiffre d'affaires qui a doublé en 5 ans.

Un 1^{er} plan d'action lancé en 2017 a redressé la situation, il a néanmoins fallu accorder, fin 2018, un prêt de 7,5M€.

Fin juin, c'est 15 M€ qu'il nous fallait valider « en urgence » dans la perspective d'un nouveau plan stratégique qui solliciterait de manière plus conséquente (200 M€) les 2 actionnaires publics SNCF et RATP.

Ce plan repose sur un redressement financier, une recherche de croissance, le recentrage sur certains pays et sur une diversification des activités.

Comme pour la SNCF, nous pouvons nous poser la question de la stratégie menée, d'autant que ce sont des fonds publics qui servent à alimenter cette « vitrine internationale » avec en question de fond, le rôle des deux entreprises publiques dans le rayonnement international de la « marque France » et les retombées pour l'industrie ferroviaire et les champions du BTP

Dans l'attente de perspectives claires, les administrateurs CGT se sont abstenus sur ce dossier.

Le contexte a bon dos !

A fin avril 2019, les accidents de travail suite à « atteintes aux personnes » (agressions physiques et verbales) sont en très forte augmentation (+ 7.1 points /avril 2018) et sont la deuxième cause derrière les accidents de plain-pied.

Les administrateurs CGT ont interpellé la direction afin d'avoir son analyse mais surtout les mesures prises pour y remédier, celle-ci s'étant réfugiée derrière un soi-disant contexte d'insécurité dans le pays !

Le directeur de la sécurité allant même jusqu'à dire « l'augmentation des atteintes aux personnes n'est pas liée aux organisations du travail et de la production puisque dans la police, on a la même tendance ».

Nier les conséquences des fermetures de guichets, de gares, de la mise en place de l'ANS et AES, des EML associée à des méthodes managériales agressives, sur les conditions de travail des cheminot-e-s est inadmissible et dangereux !

Le président Pépy a fini par reconnaître lors du conseil d'administration que cette situation n'était pas due qu'au climat général et que la direction ne se dédouanerait pas de ses responsabilités.

Pour autant, aucune mesure n'a été annoncée pour remédier à cette situation dramatique pour les collègues. Obligeons la direction à passer du dire au faire !

Filiales de SNCF Réseau : Outils ou Alibis ?

A date, les filiales de SNCF Réseau sont peu nombreuses et restent marginales dans le chiffre d'affaires du « groupe » ainsi constitué, tout comme dans les résultats consolidés. Pour autant, leur croissance en volume d'activité, en nombre comme en nature, doit à la fois nous interroger sur leur raison d'être et leur intérêt.

Dans un contexte d'externalisation exacerbée, **SFERIS (détenue à 100%)** sert principalement à expérimenter l'externalisation, puis, le cadre de celle-ci fixé, à l'étendre à l'ensemble des entreprises disponibles. Cela a commencé avec les annonces et le perchage, jusqu'à la poly compétence pour réaliser plusieurs missions dans une même séance de travail. Toujours affiliée à la convention collective du BTP et son annexe des voies ferrées,

les conditions d'emploi et de rémunération y sont différentes, mais au bout du compte, le coût moyen agent annuel est quasi identique à celui de SNCF Réseau. Il s'agit bien, pour la direction, d'un moyen d'expérimentation, y compris social, avec des relations compliquées avec les salariés et des interventions récurrentes de l'inspection du travail.

Pour Eurailsout, (détenue à 50%) il s'agit plus d'une volonté de s'acheter un savoir-faire existant dans la surveillance automatisée des infrastructures par des technologies numériques. Sans nier l'apport potentiel de ces nouvelles technologies, les compétences internes existaient antérieurement pour ces missions (Mauzin, Voiture IES, Voiture Teleweld, Rame IRIS 320...) et rien n'interdisait d'acheter les technologies et engins et d'en assurer

en interne l'exploitation et le recueil de données concernant le Réseau, sa maintenance et son haut niveau de sécurité.

Altametrus (détenue à 100%) dernière-née, gère l'exploitation de drones utilisés pour la surveillance des infrastructures et des relevés, après avoir réalisé ces mêmes missions en interne dans un service dédié.

Derrière ces 3 situations se dessinent clairement des recherches d'opportunités de contourner, d'expérimenter et, à terme, de créer les conditions de définir les contours d'un transfert des activités vers des intervenants privés. Ici, pas de question de coûts mais de recherche d'une viabilité économique intéressante pour le marché avec les risques de dépendance liés.



© Pascale Lajoye

Plan de charge Ile de France ou le bon alignement de planètes espéré !

Après les années de disette liées au tout TGV, les choix récents de régénération et d'investissements et leur concentration sur la région IDF, amènent de nouveaux problèmes dont, entre autres, notre capacité à réaliser.

Derrière ces nouveaux besoins, nous payons les années d'emplois supprimés dans les équipes de production, l'encadrement et les bureaux d'études. Les em-

bauches actuelles, insuffisantes quand elles sont réalisées, ne peuvent absorber cette charge. Et c'est encore plus d'externalisation qui est proposée avec des appels d'offres et marchés qui incluent études et travaux.

Les reports, lissages de travaux, décidés conjointement avec les financeurs sont aussi une des solutions avancées comme

palliatives à cette situation. La mise en place de structures « projet » travaillant en plateau et en amont pour optimiser les interventions, les moyens et l'impact sillons, pourrait être considérée comme une avancée, mais ne saurait rattraper les années perdues et les compétences envolées, et donc à reconstruire.



IMPRIM'VERT®
© 2017 - 5557