

# Le CACTUS

des conseils de la SNCF

Journal des administrateurs salariés CGT - N° 24 janvier 2020



## Pendant ce temps, les affaires continuent... discrètement !



© Pascale Lajys

Bruno Lacroix

A l'heure où nous écrivons ces lignes, la mobilisation contre la réforme de notre système de retraite perdure.

A la RATP, dans l'énergie, les ports, les raffineries, les hôpitaux, dans l'enseignement, la grande majorité des salariés rejettent en bloc une réforme idéologique qui n'a pour objectifs que de repousser l'âge de départ en retraite et d'abaisser le niveau de pensions. En soutenant majoritairement le mouvement, les français ne s'y trompent d'ailleurs pas !

Ce mouvement ferait presque oublier que le 1<sup>er</sup> janvier 2020 marque l'entrée en vigueur de la « Loi pour un Nouveau Pacte Ferroviaire » du 26 juin 2018 qui transforme la SNCF en plusieurs Sociétés Anonymes, met fin au recrutement au statut et lance la libéralisation totale de notre système ferroviaire.

Pour une fois, bien à l'abri derrière l'écran de fumée médiatique de la réforme des retraites, aucune communication de l'entreprise ou du Gouvernement sur la mise en place d'une réforme qui vient mettre à mal les fondements même du statut des cheminots créé en 1920, de la SNCF nationalisée en 1938, et de l'Etablissement public (EPIC) créé en 1983. Rien que cela !

Le management de l'entreprise a complètement occulté les réponses exigées par les cheminots sur la mise en œuvre de la réforme ferroviaire et ses conséquences fondamentales. Convention collective, accords d'entreprise, nouvelles conditions d'embauche, réglementation, autant de sujets sur lesquels les réponses tardent à venir.

La mise en place des nouvelles sociétés se réalise dans le plus grand silence et les administrateurs parrainés par la Fédération CGT des Cheminots portent une voix dissonante dans ces cénacles où le conflit n'est perçu que par son impact sur les recettes et la Marge Opérationnelle. Piloté par un État revanchard, un management aux ordres, les masques du dialogue social sont vite tombés. Derrières un affichage doucereux des nouveaux dirigeants, les réalités sont dures : aucune rencontre sur les sujets d'entreprise, une marche en avant maintenue et des rapports tendus. Si une volonté existe, c'est celle de détruire les repères collectifs, les organisations du travail et le sentiment d'appartenance à une histoire de plus de 80 ans au service de la Nation.

Cela nous légitime à porter d'autres messages : le développement du service public, sa sécurité, son financement, l'emploi, la réinternalisation des charges ...

C'est portés par cette histoire et par le rapport de force, que nos interventions dans les conseils vont à rebours de cette idéologie technocratique, financière et contraire aux besoins des usagers et citoyens.

# BUDGET 2020 DE LA LE CHANGEMENT CE N'EST



© Pascale Lallys

**C'est dans le contexte du long conflit social que nous vivons que le budget a été présenté et le moins que l'on puisse dire c'est que la feuille de route n'a pas changé.**

Le mode ferroviaire a besoin de stabilité et de temps long, de moyens pour construire l'avenir et de cheminots pleinement consacrés au service public. Or, le Gouvernement a choisi d'aborder l'étape cruciale du 1<sup>er</sup> janvier 2020 de mise en œuvre de la réforme ferroviaire en passant en force.

Eclatement et transformation en Sociétés Anonymes de l'entreprise publique, fin des recrutements au statut, libéralisation totale du système ferroviaire et maintenant volonté de suppression de notre régime spécial de retraite, c'est clairement la double peine que les cheminots subissent en ce début d'année.

Cette réforme en profondeur commence décidément sous de bien mauvais auspices !

C'est dans ce contexte qu'il nous a fallu appréhender un budget construit sur des hypothèses très volontaristes en termes de trafic (croissance de 5.8 % du trafic Voyageurs) et d'indicateurs financiers (Chiffre d'affaires en croissance de 2.4 %, Marge Opérationnelle en progrès de 0.2 %). Mais qui ne sauraient faire oublier des poli-

tiques d'austérité à tous niveaux, notamment sur les effectifs qui constituent depuis plusieurs années l'alpha et l'oméga de l'équation financière déséquilibrée du système ferroviaire !

Certes, avec 750 postes supprimés, la saignée est un peu moins forte que les années précédentes où nous étions plutôt sur une moyenne de 2 500 postes supprimés mais les maîtres-mots demeurent : productivité et maîtrise des coûts !

Les mêmes solutions amenant les mêmes conséquences, c'est bien à l'austérité salariale, à la dégradation de leurs conditions de vies et de travail, à une pression managériale de plus en plus prégnante que les cheminots doivent s'attendre pour cette année 2020 placée sous le signe de la transformation à marche forcée de notre entreprise.

Alors que la Direction se fixe comme engagement « d'accroître la satisfaction et l'engagement des collaborateurs », il est clair qu'il y a un profond décalage avec la réalité.

On aurait aimé que la Direction soit aussi volontariste sur le volet Ressources Humaines que sur le volet financier !

Certes, le budget groupe est en phase avec le plan stratégique de 2018 mais à quel prix et pour quelle finalité ?

Les différents plans de performances ont un effet dévastateur sur la qualité du service public, sa fiabilité et sur les cheminots eux-mêmes.

Ils ont un effet particulièrement visible sur les services transverses, notamment

ceux de l'ex Epic de tête, désormais placés dans la Holding SNCF.

Ils placent également les équipes de la nouvelle SA « Voyageurs » sous une pression croissante sur fond de digitalisation et d'une future ouverture à la concurrence.

Au Fret, ils continuent de réduire inexorablement les moyens humains (350 suppressions de postes) et techniques en l'absence de plans de développement au niveau de l'entreprise et des pouvoirs publics, loin d'une politique volontariste qu'imposerait la réponse aux besoins environnementaux et sociétaux.

Enfin, ils font sentir leurs premiers effets à Réseau où le recours à la sous-traitance et l'externalisation semble être la véritable « règle d'or ».

**Le budget de la future SA SNCF Voyageurs** est recentré sur le nouveau périmètre de la société, c'est-à-dire sans Gares et Connexions (transformé en SA, filiale de SNCF Réseau) et Fret SNCF devenant une SAS (Société par Actions Simplifiée) rattachée directement à la holding. Au-delà du peu d'éléments dont nous disposons sur ces 2 dernières entités, de nombreuses inconnues pèsent également sur le budget de la SA Voyageurs. Ainsi, la dégradation du climat social dans l'entreprise et dans le pays, la mise en œuvre du Brexit, le contenu final de la convention Ile-de-France et la compensation par les AO de l'intégralité de la taxe sur les salaires sont autant d'éléments qui peuvent venir percuter les prévisions optimistes affichées par la Direction.

# « NOUVELLE SNCF », PAS POUR MAINTENANT !

L'évolution du montant des péages majoritairement due à l'évolution de la tarification et non à l'effet volume (trafic) interpelle, quant-à-elle, une nouvelle fois sur la soutenabilité du modèle de financement du système ferroviaire à long terme. Cette situation pourrait conduire à rendre des arbitrages sur des projets de développement de dessertes non pas en fonction de l'intérêt général des populations mais plutôt en regard des tarifs dans un contexte budgétaire contraint.

Concernant la « santé financière » de la future SA, le niveau de dette, 137 millions d'€ en 2020 pour 1,5 milliards en 2019, peut apparaître en très nette amélioration mais c'est sans compter sur la future réaffectation d'environ 2.3 milliards provisoirement logés dans la holding. Dans ce contexte, l'hypothèse de recourir à l'emprunt pour verser un dividende exceptionnel au titre de 2020 apparaît parfaitement inadmissible alors que tant d'investissements seraient nécessaires dans l'outil de production et les projets de développement !

On peut, une fois de plus, légitimement se poser la question du financement du système ferroviaire alors que la dotation au fond de concours destiné à financer SNCF Réseau passe de 662 millions d'€ prévus dans le plan stratégique à 762 millions d'€ pour 2020.

**Le budget de la SA SNCF Réseau**, il aura fallu s'armer de patience tant celui-ci a souffert des attermolements de l'Etat avec une version définitive validée seulement le 7 janvier 2020 après avis de l'ART (ex ARAFER).

Il repose également sur beaucoup d'incertitudes, et aucun plan stratégique,

financier ou industriel, établis de manière formelle avec l'Etat.

Ici aussi c'est la productivité qui constitue le maître mot avec des effectifs en baisse de 263 postes alors que la hausse de l'externalisation représente déjà l'équivalent de 533 emplois !

A cela s'ajoute un plan de productivité supplémentaire de 40 millions d'€ de performance achats et industrielle pour permettre l'amélioration de la Marge Opérationnelle (MOP).

C'est une fois de plus aux cheminots de faire des efforts malgré une réduction importante des frais financiers de 718 millions d'€ suite à la reprise partielle de la dette par l'Etat (25 milliards sur 53 milliards).

Les ressources générées par l'exploitation demeurent insuffisantes pour couvrir les besoins de financement et il manque 1,6 milliard d'€ pour équilibrer les flux.

Les investissements sont conséquents (5,7 milliards d'€) mais concentrés sur le réseau le plus dense et doivent désormais être autofinancés sans recourir à l'emprunt. L'effort de renouvellement et de performance devrait progresser de 22 millions d'€ avec un taux de couverture par subventions passant de 20 % en 2019 à 28 % en 2020. Toutefois, il reste en dessous de la promesse de l'État à 3,6 milliards d'€ par an proposés dans le nouveau pacte ferroviaire.

**Forts de ce que nous portons pour le service public ferroviaire, les cheminots, les citoyens et la Nation, nous nous sommes prononcés contre les budgets présentés dans l'ensemble des conseils.**

## Tarification 2020 et ... : qu'importe l'opération, seul le résultat compte

Tous les ans, SNCF Réseau doit publier sa tarification pour l'usage des infrastructures après l'avoir soumise à l'Autorité de Régulation des Transports pour avis conforme. Les fondements juridiques et idéologiques de l'ART pour juger des propositions sont principalement européens, notamment la directive établissant un espace ferroviaire unique européen. Ces principes sont de faciliter l'attractivité par des tarifs bas et la mise en concurrence des monopoles publics historiques.

Pour SNCF Réseau, le résultat attendu est fixé par la trajectoire financière modifiée par les annonces du Premier ministre en 2019 qui révisait à la baisse le taux applicable aux activités Fret et Voyageurs non régulées et le maintenait en l'état pour les activités régulées (TER et TET). C'est dans ce cadre qu'est défini le montant des recettes de péages.

La tarification 2020 doit s'établir à isocoût pour chaque EF ou AO. Ainsi la modification de la redevance gare, suite à une décision de justice européenne, s'est faite par transfert d'une partie dans la redevance de marché qui sera reversée à Gares et Connexions !

Entre temps, un calcul a été fait pour s'assurer que chaque AO et EF ne paye pas plus, au détriment de SNCF Réseau pour 80 M€... D'autres sujets, comme la possibilité d'octroyer des remises aux nouveaux entrants méritent aussi notre vigilance.

Les enjeux du financement sont toujours d'actualité et notre voix et nos propositions doivent être débattues et entendues.

## Concurrence en Espagne

Après avoir fait voter en juillet 2019 (sans les voix de la CGT) au Conseil d'Administration de Mobilités l'achat de 15 rames TGV (voir Cactus n°23), la Direction a présenté son projet d'aller concurrencer la RENFE sur son réseau LGV. Les 15 rames commandées en juillet si elles sont bien destinées à rouler en France, serviront à remplacer les 14 rames qui seront sorties du parc pour être transformées pour aller en Espagne. La CGT combat depuis le début des années 1990 les différents paquets ferroviaires européens. Les conséquences néfastes de ces politiques de libéralisation et d'ouverture à la concurrence du ferroviaire tant Fret que Voyageurs ne sont plus à démontrer. Si la CGT s'oppose à l'arrivée d'opérateurs privés en France, ce n'est

certainement pas pour valider que la SNCF aille concurrencer les opérateurs historiques dans les autres pays d'Europe. Et si la Direction de Voyages a fait une présentation euphorique de ce projet et des perspectives de chiffre d'affaires envisagées, les administrateurs CGT ont voté contre, en défendant qu'il serait bien mieux de développer les coopérations entre les opérateurs historiques. D'autant plus que la transformation de ces rames, qui va être confiée à Alstom (et non à nos Technicentres Industriels), amène des craintes sur le respect du calendrier de livraison des derniers TGV Duplex commandés à ALSTOM et des futurs TGV 2020.

# NOUVELLE ANNÉE, NOUVELLE GOUVERNANCE DE L'ENTREPRISE !

La réforme ferroviaire, votée en 2018, transforme les EPIC SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités en trois Sociétés Anonymes (SA) et crée la SA Gares et Connexions au 1<sup>er</sup> janvier 2020. La filialisation de Fret SNCF et sa transformation en Société Anonyme par actions Simplifiée (SAS) n'était pas inscrite dans la loi, c'est une volonté de la direction de l'entreprise validée par les ministères de tutelles.

Dans ce cadre, les conseils d'administration et de surveillance des trois EPIC ont été dissous au 31 décembre 2019 pour être remplacés par les conseils d'administration de SNCF, SNCF Réseau, SNCF Voyageurs et SNCF Gares et Connexions. Fret SNCF étant une SAS, elle ne dispose pas de conseil d'administration donc pas de représentant des salariés dans la gouvernance !

La mise en place de cette nouvelle gouvernance s'accompagne d'une diminution du nombre global d'administrateurs et d'une évolution à la baisse du rôle et prérogative des conseils. Par exemple, le conseil d'administration de SNCF Voyageurs ne dispose plus de représentants des usagers, ni de représentants des ministères et de l'État et ses prérogatives sont réduites à la plus simple expression !

Concernant le conseil d'administration de SNCF Réseau, les seuils financiers pour le passage d'un dossier au conseil ont été relevés de manière importante. En conséquence, le conseil étudiera et aura à se prononcer sur deux fois moins de dossiers que lors du précédent mandat.

La loi a prévu que dans l'attente de l'organisation de l'élection des représentants des salariés, qui aura lieu du 9 au 15 juin 2020, les organisations syndicales représentatives sur chaque périmètre désignent des administrateurs pour une période transitoire de 6 mois.

	Nombre administrateurs	Dont salariés	Répartition par OS
SNCF	12	4	CGT : 2
			UNSA : 1
			SUD Rail : 1
SNCF Réseau	12	4	CGT : 2
			UNSA : 1
			SUD Rail : 1
SNCF Voyageurs	9	3	CGT : 1
			UNSA : 1
			SUD Rail : 1
SNCF Gares et Connexions	6	2	UNSA : 2

## Administrateurs CGT

### SNCF



Bruno LACROIX (Paris Nord) et Maryse THAERON (Rennes)



### SNCF Réseau



Christine MEQUIGNON (Clermont-Ferrand) et Guy ZIMA (Dijon)



### SNCF Voyageurs



Xavier PORTAL (Paris Austerlitz)

