



# Et maintenant IDzingue ?



Alain Prouvenq

La loi portant réforme du ferroviaire a été promulguée le 4 août 2014 après un débat mené au pas de charge en procédure d'urgence. Et il faudrait continuer dans la précipitation, sans même prendre le temps de la négociation, alors que tout reste à construire. Faire fonctionner le nouveau système en toute sécurité sans les financements nécessaires et répondre mieux aux besoins de service public que le précédent.

Mais ce n'est pas la feuille de route que les managers ont ramenée de Lausanne. Il s'agit plutôt de porter les bienfaits de la réforme directement auprès des cheminots, sans passer par leurs représentants, à partir de deux idées fortes. Convaincre de la nécessité d'assouplir une réglementation du travail qui pèse sur les coûts de production et convaincre de l'obsolescence d'un dictionnaire des filières qui empêche tout recours à la polyvalence. Il est vrai qu'avec des organisations du travail cloisonnées au point d'interdire toute forme de mutualisation, il faut bien trouver des solutions...

Ainsi, à partir d'une réforme non financée, alors que c'est le principal problème du mode ferroviaire, un vaste projet de restructuration avec son lot de productivité et de reculs sociaux est en passe d'être imposé aux cheminots sans aucune négociation avec leurs représentants. L'objectif étant de répondre aux exigences de libéralisation et de financiarisation, le ferroviaire doit s'abaisser aux normes du « low cost ». Ainsi, en attendant la déréglementation la direction a fait quelques galops d'essai avec IDTGV et OUIGO mais aussi avec IDBus et même l'improbable IDVROOM. Maintenant c'est l'EAS qui devrait être généralisé. Alors pourquoi pas IDzingue ? Non pour contrer TRANSAVIA mais pour mettre la sémantique en adéquation avec cette réforme.

A contrario, le projet porté par la CGT est parti d'une idée simple. De quoi a-t-on besoin dans l'organisation de la production dans les territoires, pour répondre aux besoins de la société en matière de développement économique, social, environnemental... dans les bassins de vie. C'est la question qui était posée dans les débats organisés par la fédération CGT des cheminots dans le cadre des Etats Généraux du Service Public, ces dernières années dans toutes les régions et qui a permis d'aboutir à une proposition de réforme alternative : la voie du service public.

# RÉFORME FERROVIAIRE

## LE TEMPS DE LA MISE EN ŒUVRE

« Le futur sera chahuté et compliqué ! ». Cette phrase prononcée par un des futurs dirigeants de la future SNCF résume bien la situation dans laquelle vont se retrouver les salariés de trois EPIC mais aussi les usagers du ferroviaire.



La loi portant réforme du système ferroviaire a été promulguée le 04 août 2014 et devrait s'appliquer à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2015.

Alors que les dirigeants de l'entreprise ont fait preuve de volontarisme et d'enthousiasme auprès des parlementaires mais aussi des cheminots, leur empressement s'est quelque peu évaporé !

En effet, l'entreprise déclare ne pas être en capacité d'appliquer la loi à la date prévue mais à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2015 et sous la bienveillance du gouvernement !

Ce report de six mois dans la mise en œuvre de la réforme n'est pas sans interroger sur le fonctionnement entre le 1<sup>er</sup> janvier 2015 et le 1<sup>er</sup> juillet 2015. Les EPIC SNCF et RFF sont censés, selon la loi, disparaître le 31 décembre 2014. L'EPIC de tête est réputé être créé le 1<sup>er</sup> décembre 2014 et les EPIC Mobilité et Réseau le 1<sup>er</sup> janvier 2015.

Les directions de l'entreprise et de RFF annonçant même le maintien des instances de gouvernance (CA) actuelles jusqu'au 1<sup>er</sup> juillet 2015.

Cet imbroglio transitoire risque d'être anxiogène pour nombre de salariés qu'ils soient issus de la SNCF ou de RFF.

Car au-delà de la gouvernance du futur Groupe Public Ferroviaire, qui n'en a que le nom, au vu du peu de poids qu'aurait l'EPIC de tête sur les deux autres, reste posée la problématique du financement. Et cela, la loi ne l'a pas abordé. Si ce n'est par le prisme d'un rapport qui serait remis au gouvernement dans un délai de

deux ans à compter de la mise en œuvre de la loi.

Le poids de la dette continuera de peser sur les choix stratégiques et économiques des entreprises. La mutualisation d'un certain nombre de services (RH, SI, Comptabilité, Audits, Achats,...) ne permettra pas de générer suffisamment d'économies pour faire baisser, de manière importante, la dette du système ferroviaire.

Lors du séminaire des managers à Lausanne, dont le thème était la mise en œuvre de SNCF 2015, les choses ont été posées de manière très précise : le chiffre d'affaires doit augmenter plus vite que les charges pour permettre de dégager de la marge et du « cash-flow » pour désendetter le système.

Pour résumer la situation, le désendettement du système ferroviaire va reposer sur la productivité interne avec l'objectif d'en dégager 2% par an d'ici à 2020.

Les recettes énoncées ressemblent étrangement à celles qui ont été appliquées depuis des décennies à fret SNCF. On en mesure, malheureusement, aujourd'hui les résultats !

La feuille de route, issue du séminaire des managers, est très claire :

« Réduire les coûts de production du Km train » pour augmenter les marges financières.

Cette politique du bas coût de production va avoir des répercussions dangereuses pour le service public, les agents et les usagers mais aussi l'encadrement qui va

être en charge de la promouvoir et de la mettre en œuvre.

**Les objectifs des directions de la SNCF et de RFF sont :**

- **De donner la priorité à la maintenance** telle qu'annoncée par le nouveau secrétaire d'Etat aux transports lors de sa visite à l'EPSF à Amiens. Cette nouvelle orientation, faute de financement, va conduire à un arbitrage drastique entre maintenance et investissements de développement pour les années 2015 et 2016 accompagné par un développement de la sous-traitance.
- **De faire rouler plus les trains.** Ce qui interroge sur la manière dont va être assurée la maintenance des trains.
- **De baisser les coûts de distribution des billets.** On voit tout de suite où cela va mener : fermetures de guichets, boutiques SNCF, priorisation de la vente dématérialisée (internet, e-billet, ...). Ce n'est que l'accélération du plan « Vision 2015 » qui constituait déjà un véritable plan social au niveau des activités voyageurs. Aujourd'hui, même les points de vente dits rentables font l'objet de fermetures pour obliger les usagers à se reporter sur internet !
- **De développer les recettes commerciales** en multipliant les petits prix et en luttant contre la fraude. Mais comment diminuer la fraude en fermant les gares, les guichets et en diminuant voire en supprimant les contrôleurs à bord des trains ?

- **D'augmenter le temps de présence utile des agents.** Quid des taquets du RHO77, de l'accord 35 heures ? Cet objectif est, selon la direction, l'enjeu du futur accord d'entreprise dans le cadre de la réforme. Alors même qu'ils affirmaient, il y a peu de temps que la réforme ne changerait pas le quotidien des agents !
- **De faire évoluer le contenu des métiers** pour en avoir une définition plus souple et adaptable en fonction des activités. Ce qui remet directement en cause les possibilités de parcours professionnels des agents au sein du futur groupe public ferroviaire. En effet, avec un métier à géométrie variable en fonction de l'activité pour laquelle il est exercé, comment mettre en place des passerelles entre les EPIC ?

Nous assistons à une fuite en avant vers le tout financier, le rentable au détriment de la notion même du service public. La réforme du système ferroviaire adoptée par l'Etat va amplifier le phénomène. Le nœud du problème n'étant pas traité : celui de la dette du système.

**Une réforme était nécessaire pour réunifier la SNCF et RFF mais elle aurait dû traiter l'ensemble des sujets : gouvernance, financement et organisation de la production.** Le renoncement du gouvernement, face aux injonctions européennes et aux ambitions de certains de se voir à la tête d'une holding à visée mondiale, va avoir des conséquences dramatiques.

Une autre réforme était possible, celle portée par la CGT « la voie du service

public » qui porte la réunification du système ferroviaire au sein d'un seul EPIC et compatible avec les lois en vigueur. En créant au sein de SNCF Réseau une direction « accès au réseau » indépendante des autres directions, la direction légitime le projet de la CGT.

Notre proposition alternative intègre l'ensemble des paramètres pour une réforme de haut niveau : le traitement de la dette, le financement du réseau, l'organisation de la production autour de la mutualisation des moyens source d'économie, le développement du trafic de marchandises et l'amélioration des acquis sociaux des cheminots.

Projet de réforme alternatif aux antipodes de celle qui devrait se mettre en œuvre et pour laquelle un certain nombre de discussions vont s'ouvrir avec le gouvernement, le patronat ferroviaire (l'UTP) et la direction de l'entreprise.

Tout n'est pas ficelé, nous pouvons encore faire évoluer les choses. La CGT continuera à être force de propositions dans le cadre législatif qui est le nôtre aujourd'hui dans l'intérêt du service public voyageurs et marchandises, des salariés de la SNCF et de RFF.

Décider d'un agenda social, oui. Encore faut-il qu'il ait un contenu permettant l'ouverture de négociations sur des sujets intéressants le quotidien des cheminots, des salariés mais aussi des usagers. A savoir, la structuration et les prérogatives des EPIC, l'organisation de la production et un volet social intégrant l'emploi, les salaires, les conditions de vie et de travail des agents...



## L'AVENIR INCERTAIN DU FRET FERROVIAIRE

*La crédibilité pour la partie ferroviaire du plan d'affaires 2015/2020 de la branche SNCF GEODIS est posée.*

Le plan repose sur les mêmes recettes depuis plus d'une décennie. Faire baisser les charges plus vite que le chiffre d'affaires et tenter de conserver quelques trafics avec les filiales. Ainsi pour Fret SNCF, la trajectoire décennale (2011/2020) interpelle : le CA atteindrait un point bas à moins 18 % en 2014 pour se stabiliser à moins 12 % en 2020, tandis que les effectifs baisseraient de 35 %, les locomotives de 40 % et les wagons de 50 %. Certes, tout en restant négatifs, les ratios financiers s'améliorent... mais la branche transporte de plus en plus les marchandises par la route, est-ce la finalité d'un champion de la mobilité durable ?

L'incrédibilité du plan est d'autant plus forte que les hypothèses ne tiennent pas compte des décisions politiques intervenues et/ou attendues comme le report « sine die » de l'écotaxe, l'arrêt de l'aide aux péages fret, la fin des aides au transport combiné, l'arrêt de l'entretien et donc à terme la fin du réseau capillaire. Autant d'éléments externes aux décisions de l'entreprise qui pourraient précipiter la fin du mode ferroviaire dans le transport des marchandises.

Le Conseil d'Administration du 19 juin 2013 examinait les 20 propositions issues du Droit d'Alerte Economique du CCE, elles s'adressaient autant aux représentants de l'Etat qu'à la Direction. Aucune n'a été appliquée. Elles sont plus que jamais d'actualité.

## MASSE SALARIALE : UNE ÉTUDE RICHE D'ENSEIGNEMENTS !

A la demande du Conseil d'Administration, l'entreprise a effectué une étude sur la composition de la masse salariale entre 2003 et 2013.

Elle démontre une augmentation de la masse salariale de 1,5% par an alors même que les augmentations générales de salaires sont inférieures au niveau de l'inflation et que les effectifs n'ont cessé de baisser.

Les raisons de cette progression sont à chercher ailleurs :

- Dans la déformation de la structure hiérarchique. La direction utilisant les promotions comme levier pour faire progresser les salaires.
- Les réformes des retraites avec une prolongation d'activité au-delà de 55 ans qui pèse sur la masse salariale.
- La part des rémunérations individuelles, aléatoires et des éléments variables de soldes (EVS) en constante augmentation.

En revanche, il est fait abstraction du coût de la sous-traitance utilisée pour compenser les baisses d'effectifs, de la productivité des agents, du rapport entre masse salariale et chiffre d'affaires généré.

Si des solutions doivent être trouvées pour rééquilibrer le système entre rémunération, emploi et promotion, cela ne pourra s'envisager que sous l'angle de la réponse aux besoins et du service public. Et non, comme veut le faire la direction, sous celui de la productivité et de la compétitivité financière.

On voit où mène la politique du bas coût : vers le moins disant social !

# « QUAND LE SAGE MONTRE LA LUNE, LE SOT REGARDE LE DOIGT ! »

## Le débat autour de la baisse de rentabilité des TGV et donc de l'évolution de son modèle économique, n'est que la partie émergée de l'iceberg.

C'est l'épouvantail agité par certains pour éviter de poser les vrais problèmes et d'avoir à y répondre de manière précise et pérenne. Sans refaire l'histoire, la problématique des financements en matière de ferroviaire a toujours été au centre de polémiques et de renoncements des gouvernements successifs. Ce qui bien souvent demeure, ce sont des solutions qui ne parlent que de replis et de fermeture.

En 1995, 6 000 Km de lignes étaient menacés d'abandon. En 2011, la commission Baverez, lors des assises du

ferroviaire, préconisait la fermeture ou le transfert aux Régions de près de 10 000 Km de voies.

La réforme de 1997, qui a créé RFF, a démontré qu'en ne traitant pas l'endettement lié aux infrastructures, on obligeait le système à générer des solutions qui ne répondent qu'à des intérêts financiers et non aux besoins de transports et de développement des territoires.

C'est d'ailleurs dans ces mêmes assises qu'ont été évoqué des propositions visant à recentrer le TGV sur les LGV pour améliorer la rentabilité mise en berne par le coût des péages. En effet, ceux-ci n'ont cessé d'augmenter pour financer la dette et la remise à niveau du réseau décidée en 2006 suite à l'audit de l'École Polytechnique de Lausanne.

Malgré la productivité réalisée en interne dans les métiers de la vente, du matériel

mais aussi chez les ADC et ASCT, la mise en place d'ID TGV et de OUIGO, force est de constater que cela ne suffit pas et que cela ne suffira jamais à ce rythme.

Selon un journal bien informé, au lendemain d'un séminaire du CA sur le modèle économique de la branche Voyages, les réflexions et hypothèses d'abandon et de repli étaient médiatisées et créaient quelques remous.

Quel était l'objectif sinon de préparer les esprits en interne comme en externe sur les conséquences prévisibles de la réforme du ferroviaire ? Nous sommes fondés à affirmer que son financement ne repose que sur de la productivité interne, la remise en cause des organisations et des conditions d'emploi. Cela donne aux cheminots et la CGT toute légitimité à contester le contenu de la réforme et sa mise en œuvre.

