

le CACTUS

n° 09
Octobre 2015

du Conseil d'Administration

Journal des administrateurs salariés CGT



ELECTIONS CA*/CS*

19 novembre 2015, un vote CGT pour porter la voix des salariés à la tête de la SNCF !

Le 19 novembre près de 148000 cheminot-e-s et plus 34000 salarié-e-s issus de 62 filiales de la SNCF éliront leurs représentants au sein des nouvelles instances de gouvernance du Groupe Public Ferroviaire. La loi du 04 août 2014 a acté la mise en place de trois entreprises : SNCF, SNCF Mobilités et SNCF Réseau chacune dotée soit d'un conseil de surveillance soit d'un conseil d'administration. Ces élections vont se dérouler dans le contexte particulier d'une mise en œuvre inachevée de la réforme du système ferroviaire avec des fonctionnements et processus entre les trois EPIC non aboutis et sujets à dysfonctionnements. Quant au volet social, il est loin d'être finalisé avec un décret socle non paru, une Convention Collective Nationale dont la négociation est en cours et un accord d'entreprise sur le temps de travail pour lequel les discussions n'ont pas débuté. Au-delà de la réforme, les politiques menées tant par le gouvernement que la direction de la SNCF incitent peu au report modal et à la complémentarité des différents modes de transport.

Les choix stratégiques et législatifs s'orientent plus vers la recherche effrénée de profits et le dumping social. Avec des conséquences désastreuses sur les conditions de vie et de travail des salariés mais aussi sur notre environnement.

En votant pour les candidat-e-s présentés par la CGT, vous faites le choix de représentants porteurs de revendications et de propositions auprès des dirigeants de la SNCF.

Des élus CGT qui n'auront de cesse d'intervenir sur l'ensemble des sujets pour défendre l'intérêt des salariés qu'ils soient issus des EPIC ou des filiales, mais aussi celui des usagers des transports.

Des élus CGT qui porteront la nécessité de développer le service public ferroviaire, une réelle politique de groupe axée sur la complémentarité des différents modes de transports et non le moins disant social et environnemental.

Des élus CGT qui continueront à porter la nécessité d'une autre réforme du système ferroviaire autour d'une seule entreprise, la SNCF, intégrant la reprise de la dette du système ferroviaire et le nécessaire financement du réseau ferré.

Les représentants des salariés tirent leur légitimité et leur poids du vote des salariés. Il est donc important et nécessaire que chaque salarié participe à cet exercice démocratique.

Pour porter vos revendications, vous défendre et vous faire entendre, **Votez pour les candidates et candidats CGT.**



© Pascale Lajys
Véronique Martin



UN MANDAT PAR LA RÉFORME

Le mandat le plus court de l'histoire : élus au CA de la SNCF ou de RFF en février 2013 pour 5 ans, les administrateurs salariés sont devenus membres des CA de SNCF Mobilités et de SNCF Réseau en juillet 2015 pour une période transitoire jusqu'aux élections du 19 novembre 2015.

Les administrateurs CGT, représentant 50 % des administrateurs salariés ont été les seuls durant ce mandat à porter une conception de la SNCF dont la politique de service public vise la satisfaction des besoins sociaux et économiques de la collectivité nationale. Cette instance de gouvernance est donc à la fois un point d'ancrage et une tribune pour faire valoir le point de vue des cheminots et de leur organisation majoritaire sur les grands choix structurant les orientations de la SNCF.

Le fil conducteur du mandat : la réforme ferroviaire.

Dès le début, au travers du Comité de Cohérence Economique et Sociale dont nous avons la présidence, nous avons auditionné l'auteur du rapport « Réussir la réforme du système ferroviaire : Recommandations de Jean-Louis Bianco ».

Ce travail a notamment permis d'éclairer le Conseil d'Administration sur l'absence de financement de la réforme envisagée, en particulier le caractère plus qu'aléatoire des 500 millions d'€ d'économies annuelles que la réunification du gestionnaire d'infrastructure devait dégager.

L'affirmation ne reposait en fait sur aucune étude, le chiffre ayant seulement été fourni au rapporteur par la direction financière de la SNCF.

La mutualisation d'un certain nombre de services (RH, SI, Comptabilité, Audits, Achats,...) ne peut pas générer suffisamment d'économies pour faire baisser de manière significative la dette du système ferroviaire. Son poids pèse et continuera durablement de peser sur les choix stratégiques et économiques si l'Etat persiste à ne pas assumer sa responsabilité.

La stratégie sous le joug de la dette

Cette contrainte est donc particulièrement présente dans le plan stratégique « Excellence 2020 » qui met résolument le cap sur la rentabilité financière du groupe. Le précédent plan d'entreprise « Destination 2012 » avait transformé « la SNCF » service public ferroviaire historique, en «... SNCF » : groupe dont la part ferroviaire ne représentait plus que 40 % du chiffre d'affaires total en 2012. Après une augmentation du chiffre d'affaires de 40 % en 5 ans, l'objectif du nouveau plan est de passer de 33 milliards



à plus de 42 et de dégager une marge de 4 milliards d'€. Dans un contexte où les prévisions de croissance économique restent prudentes, comme « Destination 2012 » en son temps, le projet « Excellence 2020 » fixe donc des objectifs financiers ambitieux et poursuit la diversification modale rentable.

Low-cost et international

Ainsi pour les services voyageurs, l'accent est mis sur la baisse de la rentabilité du TGV et les nouvelles offres low cost avec le lancement de la gamme OUI, le service public est réduit à la gestion des Délégations de Service Public. Pour ce qui concerne la logistique et le transport de marchandises, l'intention est de conforter SNCF Logistics comme un acteur mondial et de recentrer le Fret SNCF sur un champ de plus en plus étroit. L'atonie prévisible de l'activité hexagonale conforte l'orientation de développement à l'international et donc des filiales. La partie internationale du Chiffre d'Affaires de KEOLIS passerait de 40% en 2012 à 57% en 2020. GEODIS poursuivrait sa croissance externe et une réduction drastique des coûts. Le rachat

MARQUÉ

FERROVIAIRE

récent d'une entreprise de logistique sur le continent américain, financé en partie par des cessions d'actifs ferroviaires en France, en est l'illustration. Pour les autres activités et domaines, ce sera la productivité : 2 Milliards d'€ de « performance » dans l'EPIC sont programmés. Ils sont répartis en deux grands ensembles : 1.3 Milliard dans la production accompagné de 700 millions d'économies dans les fonctions transverses.

Le social au rencart

Enfin, concernant la partie sociale la direction annonce la mise en œuvre du Cadre Social Harmonisé prévu dans le cadre de la réforme ferroviaire qui portera sur la réglementation du travail et l'évolution des métiers. Bien entendu, face au fort volume de départs en retraite dans les années à venir, elle entend « cibler » les recrutements pour développer la compétitivité et l'adaptabilité, augmenter la productivité, la flexibilité, la mobilité.

Ces plans stratégiques dont les lignes de forces ont été brièvement rappelées ci-dessus font l'objet d'un suivi régulier et d'une adaptation notamment à l'occasion de l'examen des budgets et des comptes annuels. Ce sont de nouvelles occasions fournies aux administrateurs CGT de rappeler aux autres membres du Conseil les conséquences économiques et sociales des décisions prises tant pour les usagers que pour les cheminots : dégradation de la qualité du service pour les uns et dégradation des conditions de travail pour les autres.

Du discours aux actes...le budget

L'examen du budget prévisionnel annuel permet concrètement aux administrateurs salariés de juger les actes en regard des discours de communication

sur la stratégie. Le fait le plus marquant concerne le fret ferroviaire avec l'affichage d'intentions de report modal et de développement et des prévisions budgétaires en volume de marchandises transportées à la baisse ou au mieux stables d'année en année. Concernant le budget prévisionnel pour l'année 2015, il était marqué par la loi du 4 août 2014 instaurant la réforme ferroviaire et donc sur le périmètre des EPIC SNCF Mobilités et SNCF, sans la partie Infra. Les administrateurs CGT ont fortement critiqué l'attitude des représentants de l'Etat dont l'intervention a aggravé le volume de suppressions d'emplois portant la saignée de 1045 à 1600, la prévision du versement d'un dividende de 148 millions d'€ à l'Etat. Et le tout en maintenant l'affichage d'améliorer la production et le service rendu aux usagers ! Nous avons aussi dénoncé le coût de mise en œuvre de la réforme, qui est (sous)estimé à 50 millions d'€, au regard des économies attendues et chiffrées dans le rapport Bianco à 500 millions d'€ par EPIC. L'arrêt des comptes annuels permet ensuite de mesurer a posteriori la santé financière de l'entreprise. Sur ce point les administrateurs CGT, en lien avec les élus du CCE, ont dénoncé l'utilisation abusive du Crédit Impôt Compétitivité Emploi dont la SNCF bénéficie comme toutes les entreprises et a supprimé près de 2500 emplois en 2014.

Le service public sacrifié

Cette austérité budgétaire met le service public au régime sec au moment où un nouveau développement est nécessaire pour répondre aux besoins croissants dans les territoires. Alors qu'il y a des attentes fortes des usagers et des Autorités Organisatrices des Transports (AOT) régionales, avec TER 2020 la direction de la SNCF négocie les conventions TER

avec un plan d'économies au lieu d'un véritable plan stratégique. L'objectif est d'alléger la facture de l'Autorité Organisatrice tout en préservant un « bénéfice » de 4 %, quitte à dégrader le service rendu aux usagers. La direction généralise une décentralisation consistant à affecter tous les moyens aux TER. L'expérience du Fret en matière de dédicace de moyens devrait inciter à une grande prudence. D'autant plus qu'avec les comptes par ligne, elle ne se prive pas de proposer à l'AOT la substitution routière aux dessertes jugées non rentables.

Polyvalence et suppressions d'emplois

L'objectif interne du plan est de réduire les coûts de 12 % dans la maintenance, les matériels, les gares, la distribution... Parlant pudiquement d'évolution de métiers, la direction se dit incapable de chiffrer les conséquences sur les effectifs. Il en est de même sur l'absence de réponse concernant la contradiction entre l'objectif de réduction de la fraude de 35 % et la disparition ou quasi disparition des contrôles à bord et des agents dans les gares.

Ce bref retour sur quelques dossiers traités durant ce mandat au Conseil d'Administration démontre toute la pertinence des orientations de la CGT d'avoir un véritable regard sur le fonctionnement de l'entreprise. Celui-ci, à l'inverse des autres administrateurs, ne doit pas être pris sous le seul regard de la performance financière, des attentes du marché, mais de l'intérêt de long terme de l'entreprise en lien avec sa finalité sociale.

« L'intervention des salariés sur les choix de gestion des entreprises s'impose pour placer l'économie au service du social. » (Extrait du document d'orientation de la CGT).

C A N D I D A

Conseil Surveillance



Prouvenq Alain
53 ans - Cadre
Exploitation
Région de Marseille



Dumond Florence
51 ans - Cadre
Administratif
Région de Tours



Lacroix Bruno
43 ans - Cadre
Equipement
Région de Paris Nord



Souissi Hayet
37 ans - Exécution
Courrier Ile-de-France
Keolis



Varennes Franck
53 ans - Cadre
Equipement
Directions centrales



Cathala Isabelle
38 ans - Exécution
Action Sociale
Région de Toulouse



Lefevre Jean-Paul
50 ans - Exécution
Walbaum Geodis



Arnal Marie
39 ans - Exécution
Traction
Région de Lyon



Tronche Frédéric
54 ans - Cadre
Administratif
Région de Limoges



Sausseureau Roselyne
51 ans - Exécution
Action Sociale
Région de Bordeaux



Rinaldi Franck
44 ans - Exécution
Suge
Région de Chambéry



Lucas Véronique
40 ans - Exécution
Transport
Région de Nantes

CA Mo



Cooper Laurent
59 ans - Cadre
Commercial Voyageurs
Directions centrales



Martin Veronique
48 ans - Maitrise
Commercial Trains
Région de Chambéry



Roux André
59 ans - Cadre
Keolis Sa



Blanchot Emilie
30 ans - Exécution
Commercial Voyageurs
Région de Paris Nord



Kayser Serge
40 ans - Exécution
Matériel
Région de Strasbourg

VO

A quoi sert un conseil d'administration ?

Il est chargé de définir la politique de l'entreprise, de déterminer les orientations du groupe sur la base des propositions des dirigeants et de l'Etat. Il arrête les comptes et prend position sur le budget présenté par la direction.

Et un conseil de surveillance ?

Il arrête les grandes orientations stratégiques, économiques et sociales du groupe public ferroviaire. Il émet un avis sur le projet de contrat cadre conclu avec l'Etat. Il s'assure de la mise en œuvre des orientations par le directoire.

T - E - S C G T

Mobilités



Portal Xavier
47 ans - Exécution
Commercial Voyageurs
Région de Paris Rive Gauche



Beringer Celine
36 ans - Maitrise
Fret
Région de Clermont



Berthelemy Julien
35 ans - Exécution
Traction
Région de Montpellier



Auboin Sabrina
35ans - Exécution
Transport
Région de Rouen

tez CGT !

Qui siège ?

Au Conseil de surveillance

12 représentants de l'Etat, 1 sénateur, 1 député,
1 représentant des autorités organisatrices de transports,
1 représentant du STIF, 8 représentants des salariés.

Au Conseil d'Administration SNCF Mobilités

4 représentants de l'Etat, 2 personnalités qualifiées,
5 représentants de la SNCF (EPIC de tête),
6 représentants des salariés + le président

Au Conseil Administration SNCF Réseau

4 représentants de l'Etat, 4 personnalités qualifiées,
7 représentants de la SNCF (EPIC de tête),
8 représentants des salariés + le président

CA Réseau



Zima Guy
50 ans - Maitrise
Equipement
Région de Dijon



Dauvergne Muriel
40 ans - Cadre
Transport
Région Paris Sud Est



Bousquier Didier
50 ans - Cadre
Equipement
Région de Toulouse



Mequignon Christine
39 ans - Cadre
Transport
Région de Clermont



Crepel Didier
47 ans - Maitrise
Equipement
Région Paris St Lazare



Morand Fumeron Emilie
32 ans - Maitrise
Transport
Région de Bordeaux



Tougeron Philippe
50 ans - Exécution
Equipement
Région de Nantes



Guilherme Isabelle
40 ans - Maitrise
Equipement
Région de Lille



Declercq J Claude
49 ans - Maitrise
Equipement
Région de Reims



Kolb Carine
36 ans - Execution
Transport
Région de Strasbourg



Galy Nicolas
44 ans - Maitrise
Equipement
Région Paris Est



Claux Elodie
43 ans - Cadre
Transport
Région de Paris Nord

DES ADMINISTRATEURS AU CŒUR



Roux André
59 ans - Cadre
Keolis Sa

CACTUS : Quelle perception as-tu du mandat d'un administrateur au sein de la SNCF. ?

André Roux (Cadre KEOLIS) : Un administrateur salarié est un éclaireur qui est à l'avant-garde des décisions stratégiques de l'entreprise. La loi ne lui permet pas encore d'influencer pleinement les choix stratégiques mais il peut alerter et user de certains leviers pour opposer à l'ensemble des actionnaires institutionnels les revendications légitimes des salariés en s'appuyant sur les données recueillies. L'administrateur salarié au sein de la SNCF est un lanceur d'alerte.

CACTUS : En quoi penses-tu qu'un administrateur issu des filiales du groupe SNCF puisse aider les salariés ?

André Roux (Cadre KEOLIS) : Un administrateur salarié issu d'une filiale du groupe est confronté à une politique salariale plus rude parce qu'il peut être opposé à des actionnaires privés tels que des fonds de pension qui attendent des taux de rendement élevés. Le choc avec les actionnaires est frontal et les politiques menées par les directions de ces filiales sont systématiquement destructrices d'acquis sociaux. Un administrateur salarié issu d'une filiale du groupe peut se rendre compte comment les futurs cadres dirigeants de la SNCF se comportent dans les filiales pour prendre des décisions unilatérales et manipuler certains syndicats pour des signatures d'accords perdants pour les salariés.



Quel que soit notre Epic de rattachement ou l'une de ses filiales, les contraintes qui pèsent sur notre quotidien professionnel, sont sur le fond de même nature et ont les mêmes causes ou faits générateurs.

Les stratégies développées par les dirigeants du groupe et des filiales sont empreintes de contraintes financières imposées, de concurrences volontairement exacerbées, dans un contexte de libéralisation européenne dans le ferroviaire et le transport à travers nombre de directives et de paquets (regroupement de plusieurs directives) successifs. Le dernier exemple est la mise en œuvre de la réforme du ferroviaire. Au travers de la loi du 4 août 2014, combattue par la CGT, force est de constater que ses effets présents et à venir ne sont pas tous, loin s'en faut, clairement présentés aux salariés par leurs instigateurs que sont les dirigeants du groupe, le législateur et le gouvernement ainsi que les organisations syndicales qui ont et continuent de soutenir cette réforme.

Sur ce sujet comme sur tous les autres, la démarche de la CGT est et restera de contester, de proposer et de lutter.

Contester ce qui ne nous paraît pas répondre aux besoins des salariés, des populations et des territoires et des enjeux sociétaux. Proposer des organisations du travail, des modes de fonctionnement, un meilleur service public, des avancées sociales et des garanties pour les salariés. Lutter afin de créer le rapport de force nécessaire sous toutes ses formes

pour faire avancer revendications et propositions.

Nos propositions pour une autre réforme du ferroviaire s'inscrivent dans ce triptyque et restent plus que jamais d'actualité. Elles seront le fil conducteur de ce mandat pour les candidates et candidats présentés par la CGT dans les Conseils d'Administration de SNCF Mobilités et de SNCF Réseau ainsi qu'au Conseil de Surveillance de SNCF qui est l'Epic de tête du Groupe Public Ferroviaire (GPF).

Porteurs des revendications des salariés de l'ensemble du GPF (donc aussi des filiales), c'est avec ce souci permanent que les administrateurs CGT se positionnent et interviennent sur les dossiers qui leurs sont soumis.

Depuis des années, les transports sont le laboratoire du dumping social, précurseurs du low cost. La Commission Européenne poursuit son objectif de libéralisation totale : ferroviaire, cabotage routier, services portuaires, Ciel Unique... Pour autant, la France et les gouvernements successifs ne sont pas neutres. L'ouverture de lignes d'autocars permise par la loi Macron n'est qu'un exemple de cette libéralisation, prétendument pour garantir le droit au voyage pour tous, mais en fait pour abaisser les conditions et normes sociales du secteur sans se soucier le moins du monde des salariés.

Aucun secteur n'échappe à cette dictature financière !

Le dumping social, se décline à l'intérieur du Groupe SNCF sous les couleurs OUI (OuiGO, OuiBus, OuiCar) pour le transport des voyageurs, mais aussi dans le transport de marchandises avec un

DES ENJEUX DE SERVICE PUBLIC.



transfert de Fret SNCF vers les filiales ferroviaires puis les filiales routières et pour finir par externaliser complètement le transport et ne garder que le commissionnement. De même à Réseau les travaux sont prétextes à la sous-traitance à outrance au mépris des règles de sécurité ou avec des conditions de travail et d'intervention inhumaines. Il nous faut arrêter cette machine à broyer les emplois, les conditions sociales des salariés et menaçant l'avenir du service public aux seules fins de dégager toujours plus de marges et de profits.

Cette logique du « bas coût », c'est « perdant/perdant » pour les salariés et les usagers

Se positionnant clairement à l'opposé de ces orientations, la CGT réaffirme la nécessité de travailler à la complémentarité modale dans le groupe pour répondre à ces enjeux de développement des territoires, en intégrant les besoins humains et sociétaux telle la nécessaire limitation d'émissions de gaz à effets de serre (GES). Ce sujet est d'autant plus prégnant que cela sera l'un des enjeux de la conférence environnementale (COP 21) qui se tient à Paris en cette fin d'année et dont le paradoxe est illustré par les décisions récentes avec la loi sur la transition énergétique dont le volet transport se résume aux seules voitures électriques et la loi Macron avec la libéralisation du marché des autocars.

Alors que les choix faits par la direction de la SNCF sur la réforme du ferroviaire sont marqués par la structuration par activité ou par produit, la CGT propose l'organisation de la production basée sur

la mutualisation des moyens, la coopération entre les services dans le respect des métiers. Nos propositions d'organisations autour d'établissements multi activités dans la proximité et de décentralisation de l'Epic de tête sont compatibles avec les textes en vigueur. Pour autant, la Direction ne souhaite pas de débat considérant l'organisation du travail de sa seule responsabilité.

Toute notre attention sera portée sur les futures négociations de la Convention Collective Nationale de la Branche Ferroviaire et des négociations sur les futures définitions des métiers qui s'y rapportent et qui sont prévues par la loi du 4 août 2014. Nous pourrons vérifier dès début 2016, et donc postérieurement à ces scrutins, les vellétés patronales de régression sociale et constater que nous avons raison d'annoncer que cette réforme ne serait pas neutre pour les cheminots et les salariés de la branche. Les administrateurs CGT seront vigilants contre les tentatives de remise en cause de notre système de protection sociale et de retraite. Par la défense de l'emploi stable, par une augmentation significative des salaires et par un développement de l'activité économique nous travaillerons ainsi à en asseoir les financements.

Au regard des enjeux de la période, le vote CGT, le 19 Novembre 2015, sera un message clair au gouvernement et à la Direction du Groupe SNCF, sur la volonté des cheminots et des salariés du groupe de voir aboutir leur revendications et un soutien aux propositions de la CGT.



Hayet Souissi
37 ans - Exécution
Courrier Ile-de-France
Keolis

CACTUS : Quelle perception as-tu du mandat d'un administrateur au sein de la SNCF ?

Hayet Souissi (Courriers Ile-de-France) : C'est une chance et d'une grande importance d'avoir un administrateur issu des filiales de la SNCF car nous travaillons au sein du groupe SNCF. Etre présent au Conseil de Surveillance de la SNCF permet d'avoir une vision globale de la politique menée par le groupe SNCF.

CACTUS : En quoi penses-tu qu'un administrateur issu des filiales du groupe SNCF puisse aider les salariés ?

Hayet Souissi (Courriers Ile-de-France) Les administrateurs jouent un rôle primordial au sein du groupe. Il sont là pour veiller sur l'avenir de l'entreprise et de ses filiales. Il est sur les dossiers économiques et sociaux, et plus particulièrement sur les questions, de salaire et de conditions de travail, le porte-parole des salariés.

QUI VOTE ET COMMENT ?

Modalités de vote par correspondance



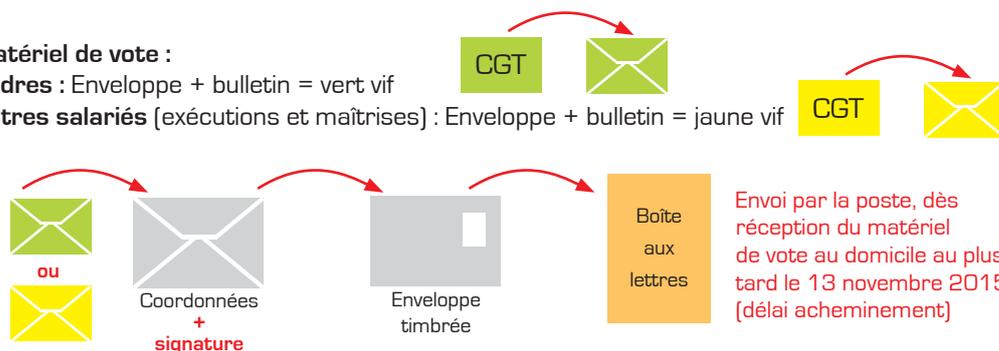
CONSEIL DE SURVEILLANCE

Votants : Tous les agents du Groupe Public Ferroviaire quel que soit leur EPIC de rattachement + les salariés des filiales.

Matériel de vote :

Cadres : Enveloppe + bulletin = vert vif

Autres salariés (exécutions et maîtrises) : Enveloppe + bulletin = jaune vif



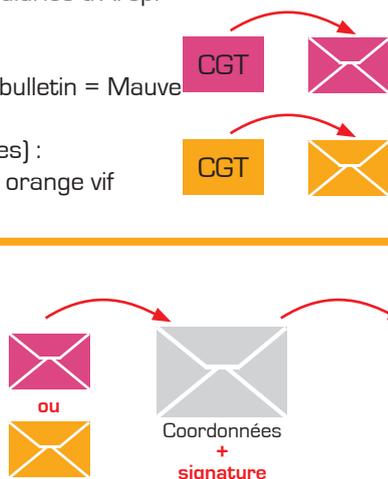
CONSEIL D'ADMINISTRATION SNCF MOBILITÉS

Votants : Tous les agents de SNCF Mobilités + les salariés du Groupe Keolis + les salariés du Groupe Géodis + les salariés d'Arep.

Matériel de vote :

Cadres : Enveloppe + bulletin = Mauve

Autres salariés :
(exécutions et maîtrises) :
enveloppe + bulletin = orange vif



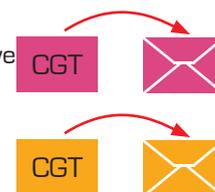
CONSEIL D'ADMINISTRATION SNCF RÉSEAU

Votants : Tous les agents de SNCF réseau + les salariés de Sferis

Matériel de vote :

Cadres : Enveloppe + bulletin = Mauve

Autres salariés :
(exécutions et maîtrises) :
enveloppe + bulletin = orange vif



IMPORTANT

Même si vous avez voté par correspondance, vous pouvez voter physiquement le 19 novembre 2015. En vous rendant dans votre bureau de vote.