

Le CACTUS

des conseils de la SNCF

Journal des administrateurs salariés CGT - N° 11 mai 2016



Sortir de la crise ferroviaire



Alain Prouvenq

Le temps est venu de choisir. L'attrition du ferroviaire en laissant faire la loi du marché, ou préserver l'intérêt général en développant le service public.

La crise du ferroviaire a des racines profondément ancrées dans des décennies d'absence ou d'insuffisance de financement public des infrastructures. Le déficit prévisionnel, accepté par le gouvernement et la direction du Groupe Public Ferroviaire, de la ligne nouvelle Tours/Bordeaux financée en PPP* en est aujourd'hui l'absurde emblème, dans lequel le partenaire privé dispose d'une garantie de bénéfices. Cette crise financière et structurelle est devenue systémique. Elle se traduit aujourd'hui concrètement par ce qu'il est convenu d'appeler une crise de gouvernance.

La démission du président de SNCF Réseau, les épisodes aux rebondissements très médiatisés de sa difficile succession, les cadres dirigeants débarqués, démissionnaires ou séduits par d'autres horizons, les tergiversations de l'Etat pour ne pas assumer son rôle de stratège inscrit dans la loi... Autant de faits qui montrent que la réforme ferroviaire, loin d'amortir les effets de cette crise, ne fait qu'en révéler la gravité. La crise de gouvernance du système ferroviaire s'inscrit dans celle plus générale qui touche toutes les grandes entreprises nationales comme EDF, GDF, AREVA, La Poste, Orange... En fait, tous les secteurs publics ou semi publics, des transports à la santé en passant par l'éducation et l'enseignement sont impactés par la médiocratie générée par la dictature financière.

Certains tentent de faire croire que l'abaissement des conditions sociales et des droits des salariés serait la solution. Après les lois MACRON et REBSAMEN, la loi travail dite EL KHOMRI viendrait achever cette entreprise de démolition. Pour les cheminots, se rajoute la négociation sociale de la loi portant réforme du ferroviaire avec un gouvernement et une direction jouant la même partition.

Les mobilisations de ce printemps qui s'élargissent et se renforcent sous de multiples formes, répondent à l'idée que d'autres choix que la rentabilité financière sont possibles. La CGT est porteuse d'une société moderne mettant l'être humain au centre par une autre répartition des richesses et du travail. C'est l'objet de la proposition de réduction de la durée du travail à 32 heures hebdomadaires. Alors qu'aujourd'hui, les salariés travaillent bien plus que 35 h, mieux vivre et travailler mieux en conciliant qualité du travail, productivité, santé et sécurité des travailleurs, concilier vie professionnelle et vie privée par une RTT négociée et choisie... Tout cela est possible et créateurs d'emplois.

La démarche unitaire de la Fédération CGT des Cheminots a permis que cette revendication soit au centre de la plate forme commune proposée à la négociation par toutes les organisations syndicales de cheminots. Alors OUI, le temps est venu !

*PPP : Partenariat Public Privé

la
cgt

FÉDÉRATION
DES CHEMINOTS



COMPTES 2015

LE SIGNAL EST AU ROUGE !



Photo Morel P

Même si c'est une première pour le GPF issu de la loi d'août 2014, l'arrêté des comptes 2015 de la nouvelle SNCF n'apporte pas un signal très positif pour une réforme qui se voulait « La solution » aux problèmes du système ferroviaire. Lors du vote du budget 2016, nous relevions les menaces qui pesaient sur le service public ferroviaire et les cheminots dans le cadre d'une réforme où l'Etat ne semblait pas pressé de définir une stratégie cohérente et où la politique de la SNCF tournait de plus en plus le dos aux besoins des populations et des territoires dans une fuite en avant vers toujours plus de business.

Aujourd'hui, au vu des comptes du GPF, nous sommes bel et bien devant une véritable crise. En premier lieu, nous assistons à une dépréciation historique des actifs du GPF avec respectivement 9,6 Mds pour SNCF Réseau, soit 25% de sa valeur, 2,2 Mds pour le matériel TGV, soit un actif déprécié dorénavant à près de 75% et 450 Millions pour les gares soit près de 25% de leur valeur.

En second lieu, on observe que la Marge Opérationnelle est en retrait de 200 Millions sur 2014, alors que ce n'était pas une bonne an-

née compte tenu, entre autres, des effets de la grève de juin.

Enfin, on assiste à une progression de l'endettement qui atteint le seuil record des 50 Milliards pour l'ensemble du GPF !

Si, pour masquer ces résultats médiocres, la communication de la direction met en avant une (légère) hausse des trafics et un accroissement du chiffre d'affaires, notamment à l'international, il faut néanmoins prendre en compte la comparaison faite avec une année 2014 peu favorable et surtout ne pas se laisser aveugler par le mirage d'un pseudo Groupe SNCF, champion mondial de la mobilité !

En fait, les centaines de millions d'euros investis dans des sociétés étrangères (logistique OHL aux USA pour 717 millions, bus ATE en Australie pour 113 millions...) font augmenter la taille du Groupe mais ne dégagent quasiment aucune marge, voire sont sources de pertes (-29,3 millions pour Keolis Boston).

Ces investissements hasardeux, souvent financés par l'endettement, constituent en vérité un choix idéologique de sacrifier l'entreprise publique de service public SNCF pour lui substituer un groupe dans lequel l'activité ferroviaire publique française serait appelée à devenir minoritaire.

En d'autres termes, c'est un quasi détournement des moyens du service public (avec les conséquences que l'on sait sur la sécurité, la qualité de service, l'emploi et les conditions de

travail des cheminots) vers la constitution d'un groupe multinational à dominante privée !

C'est une situation analogue à ce qui a pu se passer à France Telecom hier ou EDF aujourd'hui...

Dans ce contexte, on s'interroge sur la place de l'Etat stratège !

Au vu des problèmes qui s'amoncellent pour notre système ferroviaire, il y a pourtant urgence à ce que l'Etat prenne ses responsabilités !

- Le réseau ferré est dans un état alarmant avec de lourdes menaces sur la sécurité des circulations et l'existence même de certaines lignes ;
- Le modèle TGV, jadis vitrine de la SNCF, est aujourd'hui menacé par la hausse continue des péages (qui va s'accroître avec la mise en service de la LGV SEA exploitée en PPP) et la concurrence des nouveaux modes de transports à bas coûts aériens et routiers ;
- Le fret (même si le trafic s'est stabilisé en 2015) ne représente plus qu'une part modale marginale ;
- Les TET souffrent d'un réseau défaillant, de matériel vieillissant et d'un désintérêt affiché de la SNCF ;
- Les TER, qui ont connu un fort développement sur 15 ans, souffrent maintenant de budgets régionaux en baisse drastique conséquence des politiques publiques d'austérité ;

- Le réseau Ile-de-France souffre lui d'une qualité de service décriée liée à sa saturation et au déficit d'investissements publics ;
- Les gares ont besoin d'être modernisées et développées mais les financements issus des redevances des différents utilisateurs se heurtent aux visions libérales de l'ARAFER.

Alors oui, face à ces problèmes de fond, il est grand temps que l'Etat joue pleinement son rôle et assume enfin ces responsabilités qui sont en premier lieu financières car contrairement aux propos rassurants que tenaient les promoteurs de la loi d'août 2014, la réforme de notre système ferroviaire n'est pas financée !

La « règle d'or » n'est qu'un prétexte pour imposer aux usagers et aux cheminots des coupes sombres dans la consistance du réseau ferré, une baisse drastique des effectifs et un recours accru à la sous-traitance ! C'est la voie que sont en train d'emprunter nos 3 EPIC...

L'EPIC de tête subit de plein fouet le « Plan de performance transverse », visant à supprimer 40% de ces effectifs d'ici 2020...

SNCF Mobilités, impose à marche forcée, avec le lowcost comme modèle, une transformation en profondeur des organisations et des métiers (fermetures de guichets, suppression des ASCT, polyvalence...)

SNCF Réseau mise sur une réduction drastique du réseau à coups de limitations de vitesse, de fermetures de lignes et une augmentation de la sous-traitance dans tous les domaines (travaux, ingénierie...)

En parallèle, et en contradiction totale avec la loi du 4 août, des financements publics pour des projets déficitaires mais hautement politiques (telle la liaison CDG Express pour desservir l'aéroport de Roissy) sont à l'étude...

A l'opposé, le mécanisme de transfert du dividende de Mobilités vers Réseau via l'Epic

SNCF prévu par la loi représentera une centaine de millions tous au plus pour 2016 face à un besoin de 3 Mds !

On est loin du cercle vertueux !

En filigrane, c'est bien la politique globale de l'Etat en matière de transports, d'aménagement du territoire et de préservation de l'environnement qui doit être clarifiée voire définie...

Le système ferroviaire a besoin de perspectives claires et si la réforme de 2014 pose des bases, l'absence de contrats de performances pluriannuels, le manque de moyens alloués au réseau mettent clairement en difficulté le groupe public SNCF, d'autant que la libéralisation des lignes d'autocars, les annonces sur l'abandon de certains TET ou la baisse des compensations FRET, sont des signaux alarmants et contradictoires face à l'affichage d'un report modal dans le cadre des nécessaires prises en compte des questions environnementales.

Cette absence de l'Etat Stratège ne doit pas pour autant dédouaner les dirigeants de la SNCF de leur propre gestion en particulier en termes de maintenance de l'infrastructure, d'organisation de la production, de gestion des ressources humaines ou de croissance externe fortement consommatrice en capitaux...

Notre système ferroviaire traverse une crise profonde, la valse actuelle de nos dirigeants en est un révélateur ! Il est plus que temps que l'Etat reprenne la main et remette la SNCF sur la voie d'un service public sûr, performant et accessible à tous. Il est plus que temps que l'Etat mette en place avec les cheminots et leurs représentants la SNCF dont les usagers ont besoin. Il est plus que temps de prendre ensemble « la Voie du Service Public SNCF ».

SNCF Réseau : Faire plus avec moins, mais jusqu'à quand ?

Les résultats 2015 de SNCF Réseau sont à lire au regard des objectifs assignés et attendus et des moyens consacrés par la collectivité. Le renouvellement et la modernisation des infrastructures, priorités pour améliorer la sécurité, la capacité et la pérennité du réseau sont assurés par un accroissement de la dette faute de financements structurels à la hauteur des enjeux et des besoins. Côté recettes (6,525 Mds € à +0,9%), la part des péages à 4 Mds€ (+ 1,6 %) ne compense pas la baisse des concours publics (- 2,4 %) à 1,863 Mds€ et la trajectoire est à plus de désengagement de l'Etat. Côté dépenses, c'est principalement par la progression des achats externes (fournitures et sous-traitance) de 17,3 % à 4,472 Mds€ que se marque la stratégie traduite par l'industrialisation, l'externalisation et la productivité. 2,5 Mds€ de dette supplémentaire pour 2015 dont 1,189 Mds€ pour les seuls frais financiers, c'est la rançon financière qui porte à 39,5 Mds€ la dette de SNCF Réseau et la rend encore moins soutenable.

SNCF Mobilités : En ligne avec le plan stratégique Excellence 2020 !

L'augmentation du chiffre d'affaires est principalement portée par le développement des activités à l'international et les filiales. Le chiffre d'affaires généré hors de France représente 30% du CA global. Ce qui interroge sur la volonté de développer le transport ferroviaire voyageurs et marchandises dans l'hexagone. Les soi-disant « bons résultats » sont aussi le fruit des efforts de productivité demandés aux salariés. Ainsi les comptes font apparaître une nouvelle baisse des effectifs (-2565) supérieure au budget 2015 ! En revanche, les dépenses liées au recours à l'intérim augmentent de 11 M€. La dette de Mobilités est elle aussi en progression de 366 M€ ce qui pose la question plus globale de son traitement par l'Etat !

Dépréciation d'actifs

Qu'est-ce que c'est ? Quelles sont les causes et les conséquences ?

C'est la constatation de la perte de valeur d'un actif dans les comptes.

Au-delà d'une écriture comptable, c'est un signe peu encourageant sur la santé financière d'une entreprise. C'est aussi la conséquence de choix économiques dont les résultats ne sont pas à la hauteur des prévisions initiales. Il en est ainsi de la perte de valeur du parc TGV et de l'infrastructure dont la rentabilité financière n'est pas au niveau souhaité. Sans occulter les conséquences de la concurrence externe et des politiques d'entreprise, la déficience de l'Etat en matière de financement du réseau et du système ferroviaire est bien le cœur du problème. Les réformes ferroviaires de 1997 qui ont conduit à la création de Réseau Ferré de France, puis celle de 2014, qui a consacré une réunification de façade, n'ont pas contribué à faire de l'Etat un véritable stratège et financer du système ferroviaire. Bien au contraire, la logique poursuivie est bien celle du désengagement de l'Etat tant en matière financière qu'en terme d'orientations stratégiques. L'absence des contrats-cadre, prévus par la loi, plus de 18 mois après sa promulgation en est la preuve ! Ces pertes de valeur vont permettre à la direction de justifier de nouveaux plans de productivité et d'économies pour afficher une marge bénéficiaire en ligne avec le budget prévisionnel 2016.

SÉCURITÉ : MODE, AFFICHAGE OU PRIORITÉ ABSOLUE ET DEVOIR DU SERVICE PUBLIC ?

Entre déclarations et actes, la distance est grande et les résultats bien en deçà des objectifs. « La sécurité doit être abordée avec persévérance et humilité ». Ces propos auxquels nous pouvons tous souscrire, illustrent à eux seuls l'écart entre le proclamé des dirigeants et le quotidien des cheminots.

Depuis la mise en place de VIGIRAIL, le rendu du sondage des cheminots, les préconisations du groupe d'experts internationaux, le programme PRISME incluant des dispositifs nouveaux et des structures nouvelles, les courbes et les statistiques n'ont pas suivi les inflexions souhaitées.

Les accidents de Brétigny, de Denguin, d'Eckwersheim, les nombreux deshancements recensés, l'ensemble des ESR¹, nous rappellent que la sécurité c'est aussi les moyens que l'on y consacre et parfois, a contrario, les conséquences d'économies mal pensées et placées. La sécurité passe par les systèmes et les hommes qui les mettent en œuvre. Pour cela, il faut qu'ils soient formés et que l'entreprise

se donne les moyens de le faire à travers la formation tant initiale que continue mais aussi le tuilage des effectifs qui favorise la transmission des savoirs et gestes professionnels. Ce tuilage a certes un coût, celui de la sécurité, mais c'est une nécessité. La formation se doit d'être « système » et pas uniquement « métier » ou chacun ignore ce que fait le voisin et les conséquences des actions sur lui et inversement. Il faut donc revoir les contenus et dépasser les seuls postes tenus.

Le fantasme de la réécriture et de la simplification des textes et référentiels doit être réfléchi à l'aune de l'analyse des raisons de la complexité (variétés des installations, des modes d'exploitation) mais aussi des refontes précédentes aux seules fins d'adapter les réglementations aux situations économiques avec des transferts de responsabilités (nouveaux S9, chantiers fermés). Cela pose aussi la question de la propriété des textes sources et le rôle réel de l'EPIC de tête, démunie de pouvoir de prescription.

L'analyse des signaux faibles et de précurseurs implique un changement de la culture, car les décisions récentes sur le traitement « juste et équitable » (« just and fair » en Version Originale) et leurs applications au niveau des établissements fait apparaître de grandes disparités de traitement des écarts de sécurité.

Dès lors, l'accent remis très récemment sur les conditions de concentration des opérateurs par rapport au contexte extérieur (conducteur, aiguilleur....) comme facteur de progrès, doit nous permettre de faire le lien avec l'actualité et affirmer haut et fort que nos conditions sociales, nos garanties collectives, la future CCN du ferroviaire et l'accord d'entreprise sur nos conditions d'utilisation (DJS², temps de travail et repos...) sont indissociables d'un haut niveau de sécurité. A nous d'agir et de peser.

¹ ESR : Evénements Sécurité Remarquable

² DJS : Durée journalière de service



© Pascale Lalys