Le CACtus
des conseils de la SNCF
Journal des administrateurs salariés CGT - N° 14-15 janvier-juin 2017

Passer du « dégagisme » aux conquêtes sociales

© Pascale Lalys

Alain Prouvenq

L'enjeu est plus que jamais de démontrer que l'alternative est possible et de faire connaître les propositions portées par la CGT.

L'accumulation des déceptions, des souffrances et le manque de perspectives, combinés à une mécanique institutionnelle écrasante, ont construit le fort désengagement citoyen qui a marqué la séquence électorale. Cela a conduit à un paradoxe politique où les libéraux de droite comme de gauche, rejetés par le peuple, se sont regroupés au sein d'une majorité présidentielle et législative. Cette réorganisation correspond à un souci d'efficacité de ceux qui détiennent les capacités de production économique et les outils financiers : aller plus vite, plus loin, plus fort. Le président Macron n'a pas tardé à annoncer la couleur : toujours plus pour la finance, moins pour les travailleurs, et moins de démocratie. On peut parier dans ce contexte que les non engagements de l'Etat dans le contrat Cadre et les contrats opérationnels seront honorés et que le directoire du GPF aura carte blanche pour faire du business et démanteler le service public.

Pour autant, gouvernement, MEDEF et directions d'entreprises ne naviguent pas sur un fleuve tranquille. La CGT qui s'est déployée durant tout le printemps, a rencontré des dizaines de milliers de salariés, retraités, privés d'emplois... parmi eux, plus de 60 000 cheminots dans le courant du mois de juin dont les deux dernières semaines ont été marquées par de nombreuses luttes ancrées et portées par les réalités quotidiennes. Les débats ont démontré une conscience partagée de la nécessité d'une mobilisation d'ampleur dès les premiers jours de la rentrée. Les salariés, les cheminots ne veulent pas attendre que les mauvais coups pleuvent. L'objectif de la CGT est désormais de réussir à créer les conditions de la convergence des organisations syndicales vers une date de mobilisation interprofessionnelle au tout début septembre.

Pour ce qui concerne le ferroviaire, les mobilisations se poursuivront à l'appui de ce qui est engrangé depuis le printemps. Les sujets ne manquent pas : l'avenir de la SNCF, du service public ferroviaire (Fret et Voyageurs), l'emploi et les conditions de travail notamment le forfait jours, les salaires, les retraites, l'avenir et le contenu des métiers, en vue des négociations qui vont s'ouvrir dans le cadre de la CCN de la branche ferroviaire. A l'automne, un forum national des associations d'usagers sera organisé pour construire avec elles des propositions de développement et des convergences solides pour lutter ensemble.

Mais d'ici là l'été et le soleil nous invitent aux vacances, tous les administrateurs CGT vous souhaitent d'en profiter pleinement. Et n'oubliez pas que la CGT, comme chaque année sera présente sur le tour de France et auprès des travailleurs saisonniers.

la cgt
FÉDÉRATION DES CHEMINOTS

PLUS LOIN, PLUS VITE... PLUS CHER ?

Derrière les mots et discours de circonstance, les satisfécits et quelques petits fours d'inauguration maintenant digérés, 2 lignes nouvelles viennent d'être mises en œuvre. Retour sur la genèse et la vie pré-opérationnelle de ces PPP*.

Flash back : nous sommes en 2009 et les conséquences de la crise financière se font ressentir sur l'économie réelle en pesant sur la capacité des organismes financiers, les banques, à répondre aux besoins de l'économie réelle et des investissements. Trop occupés à sauver ces dits organismes, les gouvernements injectent des fonds publics (via de la dette supplémentaire) pour renflouer le système financier et bancaire. Pour autant, des plans de relance de l'économie doivent aussi être financés pour maintenir un niveau d'activité et d'emploi mais aussi permettre de répondre aux besoins des populations et des territoires en termes d'infrastructures.
Conscient du niveau déjà important de la dette du système ferroviaire et surtout de RFF, liée quasi exclusivement à la construction des LGV précédentes, l'Etat décide de passer par des PPP et des montages financiers spécifiques avec les collectivités locales et territoriales, ainsi que des garanties accordées soit directement par l'Etat, soit par le concédant qu'est RFF. A ces engagements financiers, un niveau de trafic est aussi garanti pour SEA (Tours-Bordeaux) qui sera contractuellement Gestionnaire d'Infrastructure (GI) et donc fixera le niveau de péages à percevoir. Cette particularité octroyée, est basée sur des prévisions de trafic faites sans la SNCF (devenue depuis SNCF Mobilités) donc sujettes à caution comme cela sera démontré courant 2015.

L'Etat décide donc de lancer en parallèle quatre grands projets d'infrastructure ferroviaire, représentant près de 14 milliards d'euros courants d'investissement : les LGV Sud Europe Atlantique **(SEA)** et Bretagne Pays de la Loire **(BPL)**, en prolongement de la LGV Atlantique jusqu'à Bordeaux et Rennes ; le contournement de Nîmes et de Montpellier **(CNM)**, dans le prolongement de la branche languedocienne de la LGV Méditerranée ; et le déploiement sur le réseau en exploitation de la radio sol-train numérique **GSM-R** en remplacement de la radio analogique existante.

Pour les mener à bien, RFF (devenu depuis SNCF Réseau) a conclu entre mars 2010 et juin 2012 quatre Partenariats Public-Privé couvrant le financement, la conception, la construction, la maintenance et, pour deux d'entre eux, l'exploitation de l'infrastructure, sous la forme suivante :

- un contrat de concession de 50 ans avec **LISEA** (Vinci) pour SEA,
- un contrat de partenariat de 25 ans avec **ERE** (Eiffage) pour BPL,
- un contrat de partenariat de 25 ans avec **Oc'Via** (Bouygues) pour CNM,
- un contrat de partenariat de 15 ans avec **Synerail** (Vinci et SFR) pour le GSM-R.

A l'aube des mises en service des deux premières LGV, on pourrait croire que tout est en ligne mais les problèmes nés de ce financement se font jour dès 2015 avec les commandes de sillons pour les 2 LGV qui ouvrent le 2 juillet 2017.

Pour BPL, pas de problème particulier car c'est SNCF Réseau qui détermine le niveau des péages, mais pour SEA, c'est la stupeur car le niveau de desserte demandé par SNCF Mobilités est très inférieur à celui « vendu » par RFF lors de la consultation et qui a servi à LISEA à construire son « business plan » et donc les recettes pour financer ses emprunts et sa rémunération.

Stupeur aussi du côté des collectivités locales à qui le même niveau de desserte a été présenté pour obtenir d'elles une participation financière au tour de table (1,5 Md€). S'engage à ce stade une rébellion des collectivités locales qui ont pour partie bloqué ou suspendu leurs versements et une partie de poker à 4 entre l'Etat, LISEA, SNCF Réseau et SNCF Mobilités.

Sur ce dossier, porté à 51% par des fonds publics (Etat, SNCF Réseau, collectivités) et 49 % par le concessionnaire (dont 0,8 Md€ seulement de fonds propres et 3Mds€ d'emprunt), l'équilibre du concessionnaire est garanti par l'Etat et SNCF Réseau en cas de défaillance de LISEA. C'est de ce levier (menace ?) dont s'est servi LISEA pour mettre la pression sur le transporteur (Mobilités) et le GI (Réseau) via l'Etat malgré l'intervention de Jean Auroux désigné comme médiateur, plus rassurant vis-à-vis des collectivités locales.
Résultat : en augmentant le nombre de rotations (de 13,5 à 18,5) en circu-

lation et en baissant le montant des péages sur la partie RFN du parcours, c'est gagnant pour LISEA à qui les recettes sont assurées et pour l'Etat dont la garantie ne sera pas sollicitée.
Pour ce qui est de SNCF Mobilités et Réseau, le déficit serait de 200 M€ (minimum) aux bornes du GPF entre l'exploitation et le manque à gagner des péages...
De plus, SNCF Réseau porte aujourd'hui un défaut de trésorerie de 709 M€ courants : 358,4 M€ dus par l'AFITF au titre des engagements de l'Etat et 351 M€ dus par les collectivités territoriales avec lesquelles des procédures de recouvrements sont engagées et en cours d'avancement.

Ne soyons pas surpris dès lors de la volonté de productivité présentée, entre autres, à travers « InOui » sur les métiers du transporteur et la démonstration est faite que les choix faits par le gouvernement Fillon/ Sarkozy de favoriser les groupes majeurs du BTP dans la répartition de ces PPP, comme il l'a fait avec les concessions autoroutières, leurs garantissent une rente au détriment du service public malgré les discours pseudo rassurants.

Peu rassurants ont été les commentaires et les appréciations de l'ARAFER sur le **contrat de performance** conclu entre l'Etat et SNCF Réseau le 20 Avril 2017. Ce contrat décennal est l'une des dispositions prévues par la loi du 4 Août 2014 qui vise à tracer sur sa durée (10 ans) la trajectoire financière de l'EPIC, à travers des perspectives de recettes (péages et contributions diverses), de dépenses pour le réseau (investissements, régénération, maintenance) et d'objectifs à travers divers indicateurs d'amélioration de la qualité et de productivité. L'ARAFER en sa qualité de régulateur était appelé à émettre un avis simple sur ce contrat dans le cadre de ses prérogatives suite aux consultations des parties prenantes que sont les entreprises ferroviaires, les autorités organisatrices, les chargeurs et associations d'usagers.

Premier élément de contexte : cet avis et ses nombreuses annexes sont d'une grande férocité à l'égard de SNCF Réseau qui a servi de réceptacle des reproches qui sont plutôt destinés à l'Etat. Pour autant, cela ne dédouane pas SNCF Réseau de ses responsabilités propres. Bien que probablement au-delà de ses prérogatives, les demandes du Régulateur sur la transparence ne sont pas inutiles mais pas pour les mêmes desseins et les indicateurs demandés, comme ceux à construire, peuvent aussi éclairer sur les choix de gestion faits en interne et ceux imposés par la tutelle.

Les responsabilités sur la viabilité et la pérennité du réseau ferré national sont issues de choix politiques, et chacune des parties doit en avoir pleine conscience.

L'objectif de penser que le ferroviaire pourrait être un système autosuffisant est illusoire, quand les parties prenantes sont inquiètes de l'évolution des péages et de la soutenabilité de leurs modèles économiques dans ce cadre, cela doit être entendu et regardé. Les seules perspectives d'augmentation des péages ne peuvent donc constituer une solution acceptable, pas plus que le traitement visant à seulement stabiliser la dette (qui ne sera pas tenu avec une trajectoire qui tend à 63Mds€ à terme) sans poser la question de la responsabilité, donc de sa prise en charge, comme dette d'Etat par son responsable.

Dès lors, c'est une nouvelle fois des risques qui pèsent sur le réseau non structurant (lignes classées UIC 7 à 9) fret et voyageurs dont le renouvellement n'est plus financé par des recettes de péages et sera soumis au cas par cas dans les CPER* ou par la constitution de tours de table locaux incluant les collectivités locales voire les chargeurs eux-mêmes. Ce risque de balkanisation du réseau, est lié directement à une lecture financière de la problématique, l'aménagement du territoire étant complétement occulté par l'Etat tant en stratégie qu'en financement...

Nos propositions sur le financement du ferroviaire, sur la reprise de la dette sont plus que jamais d'actualité et doivent être portées à tous les niveaux de l'entreprise et à la connaissance des cheminots et des usagers du service public ferroviaire.

*PPP : Partenariat Public Privé
SEA : Sud Europe Atlantique
CPER : Contrat de Plan Etat Région

« Dividende SNCF, l'épilogue... »

© Pascale Lalys

Le 27 avril dernier, le Conseil de Surveillance était consulté sur le versement du dividende de SNCF Mobilités à SNCF Réseau via l'utilisation d'un fonds de concours de l'Etat, consensus trouvé après bien des vicissitudes pour que les dispositions de la loi du 4 août 2014 puissent s'appliquer.
Difficile pour nous de comprendre qu'un dispositif issu d'une loi votée par les parlementaires, élaborée par différentes administrations et la Direction SNCF, validée par le Conseil d'Etat, puisse être aussi complexe à mettre en place !
Et encore, il s'agit d'une mesure non pérenne applicable pour deux exercices seulement...
Quoiqu'il en soit, il nous a été demandé de fixer à 110.4 M€ le dividende à verser par SNCF Mobilités et de financer sur le produit d'intégration fiscal de SNCF, les 59.6 M€ restants pour parvenir aux 170 M€ inscrits pour 2017 dans le contrat cadre entre l'Etat et SNCF Réseau.
Si les 400 M€ annoncés par les promoteurs de la réforme sont loin d'être atteints, nous constatons de surcroît que le montant de la dotation est déterminé par une trajectoire financière planifiée sur la base de projections totalement irréalistes à l'horizon 2025.
Constatant le désengagement de l'Etat et les effets négatifs d'une mauvaise réforme non financée du système ferroviaire, reposant entièrement sur la productivité, la sous-traitance, l'attrition du réseau et les renoncements, les administrateurs CGT se sont prononcés contre cette délibération.

ÉTHIQUE/DÉONTOLOGIE

Deux notions différentes au service des choix d'entreprise

© Pascale Lalys

La déontologie est constituée de l'ensemble des règles et devoirs qui régissent l'exercice d'une profession. L'éthique, quant à elle, est une discipline philosophique pratique qui renvoie aux valeurs morales, aux conduites qu'elles orientent. Par définition, l'éthique est d'abord une question personnelle, voire intime qui engage des choix de vie.

Nous sommes passés, dans l'entreprise, en une décennie d'un principe de règles qui régissent une profession à un principe moralisateur qui oriente les comportements et les conduites à tenir.

En quoi, la sphère de l'intime regarderait-elle l'entreprise ?

De toute évidence, les dirigeants de l'entreprise veulent imposer leurs normes en les dissimulant derrière un vocabulaire issu d'une morale de la liberté individuelle, dans le domaine de la pensée comme dans celui des actes. La charte de l'éthique adoptée en 2016 met en avant que « SNCF, en France et à l'international, s'engage à agir dans le respect des lois et règlements et refuse par conséquent toute pratique ou comportement susceptible de constituer une violation des textes en vigueur, tout particulièrement dans le domaine de la lutte anticorruption, des droits de l'Homme et du travail des enfants ».
Le rapport annuel 2016 de la direction de l'Ethique et de la déontologie est donc censé faire le bilan des actions, initiatives menées pour mettre en œuvre l'engagement et envisager les perspectives à venir.

Ainsi, alors que l'information, la sensibilisation, la formation sur la lutte anticorruption, sur la laïcité devrait être l'objet principal du travail de la Direction, il est à noter que le nombre d'enquêtes est important et que la part de celles concernant les relations interpersonnelles est en constante augmentation.

En 2015, la moitié des enquêtes décrivant des comportements répréhen-

sibles montrait que certains personnels d'encadrement sont eux-mêmes des auteurs de comportements inadmissibles et que d'autres montrent une certaine inertie dans leur management ce qui favorise des comportements inappropriés ou déviants.
En 2016, la quasi même proportion des enquêtes pour comportements inappropriés ou déviants de salariés à l'égard d'autres salariés fait état de situations de harcèlement moral dont les dirigeants des entités concernées sont responsables.

Ce constat, au-delà de sanctions et de recommandations, pose la question des pratiques managériales et des actions menées pour remédier à ces situations et engager des moyens afin de répondre à l'engagement n°1 de la charte qui est la protection du capital humain.

Concernant les alertes professionnelles, 74% relèvent de discriminations ou de harcèlements et sont déléguées à la ligne hiérarchique. Alors que celles-ci touchent au respect des droits des personnes et à la dignité humaine, nous sommes très interrogatifs sur la manière dont la Direction s'assure que la ligne hiérarchique gère ces alertes en toute impartialité.
Sur le sujet de la laïcité, les signalements émis montrent que le sujet nécessite d'être abordé de façon pédagogique et éducative afin que toutes et tous partagent l'idée du vivre ensemble et du respect des personnes. Ainsi, un vrai plan de sensibilisation piloté par la Direction RH en lien avec la Direction Juridique et l'ensemble du réseau des référents doit être mis en place sur l'ensemble de la SNCF.
Avec le développement des applications numériques, digitales, la protection des données personnelles doit être une priorité en respect des droits et libertés individuels. Il est donc nécessaire qu'une vaste campagne d'information soit réalisée pour que chacun et chacune ait connaissance des démarches à suivre pour s'assurer et vérifier le respect de la confidentialité de ses propres données.
Le guide prévu pour 2017 d'utilisation des médias sociaux, tant en interne qu'en externe, tourne comme le climat actuel à l'invasif vis-à-vis des salariés et semble contradictoire avec les engagements d'une réelle séparation vie professionnelle/vie personnelle.

La CGT en appelle moins à l'éthique qu'au respect des réglementations et surtout au respect et à la reconnaissance de celles et ceux qui œuvrent au quotidien, pour que cesse le climat délétère et malsain au sein du GPF et que les cheminots se réapproprient le goût du travailler ensemble.

Nous exigeons également, au regard de l'obligation faite par la loi du 21 février 2017 concernant l'obligation de veille des multinationales sur les atteintes graves aux droits humains et à l'environnement que peuvent causer les activités de leurs filiales à l'étranger, que soit intégré le travail de suivi, de pilotage, de gestion dans le rapport présenté aux instances de gouvernance.

© Pascale Lalys

STVA

© Pascale Lalys

Au dernier CA de SNCF Mobilités, la direction a mis au vote la cession de STVA.
La Société de Transports de Véhicules Automobiles par rail, créée par la SNCF en 1950, comptait, en 2016, 2132 salariés (dont la moitié en France, les autres étant répartis entre l'Allemagne, l'UK, le Maroc et la Roumanie) et 37 plates-formes logistiques.
STVA a subi, par ricochet, les effets de la « crise » financière de 2008 qui a affecté le marché automobile. La baisse de son activité est aussi liée à une évolution des pratiques de transport et de déplacement (routier low cost pour l'acheminement des marchandises, développement du véhicule d'occasion et du co-voiturage pour les particuliers).
Depuis 2013, la direction a mis en place un plan de « redressement » qui a coûté leur emploi à 340 salariés. Ce lourd tribut à la relance de STVA a produit des résultats, sa situation s'est nettement améliorée et selon les dirigeants de SNCF Logistics, sa « forte dynamique commerciale devrait permettre le retour à une croissance rentable ». C'est le moment que choisissent ces mêmes dirigeants pour décider de la vente de STVA pudiquement dénommée « adossement » en présentant l'affaire aux administrateurs comme une occasion unique d'assurer son avenir ! Les salariés, déjà mis à mal, apprécieront la manière de les remercier des efforts accomplis ! Les arguments présentés ne sont pas crédibles (il fallait recapitaliser en injectant 200 à 300 millions, le parc wagon était vieillissant) lorsque l'on sait, de sources sûres, que « nos » dirigeants cherchent en fait du cash pour alimenter leur rêve d'expansion mondiale en rachetant des acteurs mondiaux de la logistique, bien loin des besoins de nos usagers !

INOUI,
OUT LE SERVICE PUBLIC !

© Pascale Lalys

Le 23 mai 2017, le président de SNCF convoque un CA extraordinaire intitulé « nouvelle expérience de la grande vitesse ».
La direction estime qu'avec le déploiement de Ouigo un risque existe sur l'attractivité du TGV classique !
Partant de ce postulat, la direction a décidé d'instaurer deux niveaux de TGV. Un TGV low cost avec Ouigo et un TGV « premium » à haut niveau de confort et services avec InOui.
Coût de l'opération : 2,5 Mds d'€ jusqu'en 2020, année au cours de laquelle toutes les rames TGV seront au standard d'InOui.
Dans la même période, Ouigo passera de 14 à 30 relations et de 8 à 34 rames avec l'objectif de capter 25% du trafic grande vitesse.
Ces déploiements s'accompagneront de la généralisation des portiques et de la refonte du site Voyages-SNCF.Com qui deviendra Oui.sncf et permettra d'avoir accès à tous les types de tarifs.

Améliorer le confort et le service offert aux voyageurs est une nécessité !

Mais instaurer une telle ségrégation entre les voyageurs à l'heure où l'entreprise ferme des gares, des guichets, généralise l'EAS, où la qualité de service et de transports se dégradent au quotidien est inacceptable.

La décision de la direction va bien au-delà d'une opération de Com et de changement de nom.

La direction entend aussi en profiter pour modifier en profondeur les métiers d'ASCT et d'agents d'escale et en faire des stewards ou hôtesses. L'organisation de la production dans les technicentres en charge de la maintenance des TGV sera aussi impactée par la généralisation de la maintenance Ouigo à tous les TGV.

En créant une nouvelle branche Oui qui regrouperait InOui, Ouigo, Ouibus et OuiCar en lieu et place de la branche Voyages, la direction spécialise et sépare encore un peu plus les cheminot-e-s les un-e-s des autres. Mettant ainsi en péril les passerelles et les parcours professionnels.

Les décisions de la direction sont uniquement guidées par l'amélioration des ratios financiers et non par la réponse aux besoins des usagers et des salariés.
Il y a urgence à débattre avec les agents, avec les usagers et à travailler la convergence des revendications et des luttes.

KEOLIS, des visées expansionnistes !

© DR

Keolis a été créée en 2001 par la fusion de Cariane (filiale de transport Interurbain de la SNCF) et de VIA-GTI, entreprise de transport urbain (rachetée par la SNCF à Paribas en 1999).

En 2017, KEOLIS est détenue à 70% par SNCF Mobilités et 30% par la Caisse de Dépôt et Placement du Québec (CDQP) et pèse plus de 16% dans le chiffre d'affaires de SNCF Mobilités.

KEOLIS est aujourd'hui un groupe de 56 300 salariés dont 34 200 en France.

Elle est présente dans 16 pays, exploite 225 Km de métro, 660 Km de tramway, 5800 Km de train, possède 23000 bus et cars et 141 000 places de stationnement via sa filiale EFFIA.
C'est aussi une progression du chiffre d'affaires de 10% par an depuis 10 ans portée principalement par un fort développement à l'international.

Un groupe plein d'ambitions... rentables !

Au-delà de sa volonté de continuer à se développer à l'étranger, KEOLIS n'entend pas céder de terrain sur le territoire français même si les dirigeants tablent sur une baisse du chiffre d'affaires sur le territoire à l'horizon 2020 (43% au lieu de 56%). Baisse qui serait compensée par une hausse de 11 points à l'international (57% au lieu de 44%) pour atteindre un chiffre d'affaires de 7,1 Mds d'€ soit une hausse de 2Mds.

Les efforts permanents notamment par la mise en œuvre de plans de productivité, dont les salariés sont la 1re cible, lui permettent d'améliorer son taux de rentabilité de quelques décimales par an. Le plan stratégique qui a été présenté au conseil d'administration prévoit la poursuite des plans de productivité et le gain de contrats rentables. Il y a fort à parier que si les résultats des différents appels d'offres ne sont pas en ligne avec le plan établi, les plans de productivité seront renforcés !

KEOLIS en concurrence directe avec les cheminot-e-s.

La stratégie menée par la SNCF et KEOLIS qui vise à améliorer sans cesse la rentabilité financière les a conduits à créer en novembre 2015 une filiale commune TRANSKEO pour assurer l'exploitation du TT11 entre Le Bourget et Epinay s/Seine dès le 1er juillet 2017.

Nous ne sommes pas dupes, TRANSKEO ne se limitera pas qu'à l'exploitation de cette ligne. D'ailleurs, les dirigeants ne se cachent plus et avouent que cette filiale est un ballon d'essai pour se mettre en capacité de répondre aux différents appels d'offres dans le cadre du Grand Paris Express mais y compris sur d'autres lignes de Tram-Train aujourd'hui exploitées par des cheminot-e-s de la SNCF.

Au-delà de l'opposition à la création de cette filiale, la CGT a fait le choix de s'occuper du sort des salariés pour faire respecter et améliorer leurs droits.

DU CHANGEMENT AU CONSEIL DE SURVEILLANCE DE LA SNCF.

Alain Prouvenq, élu au conseil de surveillance en novembre 2015, cessera son mandat en septembre. Il sera remplacé par Hayet Souissi, conductrice au Courrier Ile-de-France, filiale de KEOLIS. C'est la première fois qu'une salariée d'une filiale du groupe SNCF siègera dans une instance de gouvernance de l'entreprise.

© Pascale Laïys

SÛRETÉ : L'impasse libérale de la réforme

Au service de tous les opérateurs ferroviaires, la SUGE doit assumer toujours plus de missions sans pour autant disposer des moyens nécessaires.

© P. Morel

Le contexte est malheureusement caractérisé par des actes de terrorisme, des incivilités croissantes et des fraudes en augmentation. Cela illustre l'importance qu'il est nécessaire d'accorder à la Sûreté en termes d'organisation et de moyens. Or, le Document de Référence et de tarification des prestations de Sûreté (DRS) 2018 aggrave les aspects négatifs de celui de 2017.

Malgré des perspectives positives pour l'activité, avec la montée en charge des missions liées à la loi dite SAVARY, l'opportunité de prestations supplémentaires contractualisées avec plusieurs Régions et une croissance prévisionnelle de 3% en volume, l'effort de productivité a été fixé à 5.2 % afin de satisfaire les exigences de l'ARAFER et limiter l'augmentation des tarifs pour les « clients ».

Cet effort, complètement irréaliste au regard des difficultés déjà rencontrées sur le terrain, pourrait toutefois être insuffisant pour le régulateur « jusqu'au boutiste » dans l'application des règles libérales de Bruxelles. Déjà dans son avis sur le DRS de l'année 2017, cette instance avait imposé une révision de l'équilibre économique proposé se traduisant par une baisse des tarifs essentiellement financée par une diminution d'effectifs correspondant à 60 équivalents temps plein (ETP) dans un service déjà exsangue.

Aujourd'hui, le système de sûreté est sous tension et les risques psychosociaux sont en croissance. Les métiers de la sûreté concentrent une part importante des accidents du travail dont le taux est supérieur à celui d'entreprises industrielles. Par ailleurs, le taux de suicide pour ces personnels est trois fois supérieur à celui des fonctionnaires de police.

C'est dans ce cadre que la direction a réalisé un travail de cartographie des besoins des « clients » pour déterminer les prestations purement ferroviaires, et les conditions et modalités de recours aux entreprises de sécurité pour les autres prestations. De là à l'externalisation de l'activité, il n'y a qu'un pas que les administrateurs CGT, en appui des luttes des cheminots, ne laisseront pas franchir.

Cactus Fédération CGT des cheminots 263 rue de Paris - case 546 - 93515 Montreuil Cedex - Trimestriel - Directeur publication Cédric Robert- Conception Fédération CGT des cheminots
Impression Rivet PE - 24 rue Claude Henri Gorceix - BP1577 - 87022 Limoges - Cedex 9 - N°ISSN-2426-427X (imprimé) - 2427-3481 (en ligne) - N°CCPAP : 0421S08478