

# Le CACTUS

des conseils de la SNCF

Journal des administrateurs salariés CGT - N° 20 janvier 2019



## DES PROMESSES, TOUJOURS DES PROMESSES !



© Pascale Lullys

Véronique Martin

Depuis 1997, les réformes successives portaient la promesse d'un meilleur fonctionnement et développement du service public ferroviaire pour répondre aux besoins grandissant de transport tant voyageurs que marchandises.

Le moins que l'on puisse dire c'est que les promesses n'engagent que ceux qui y croient ! Que ce soit la création de RFF en 1997, la réunification de la SNCF et de RFF en 2014 en passant par l'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire en 2006, elles n'ont pas tenues leurs engagements. En effet, la part modale du ferroviaire n'a cessé de baisser dans le pays et le réseau ferré manque cruellement d'investissement pour être efficient.

La loi ferroviaire votée à l'été 2018 n'échappe pas à la règle même si elle ne devrait se mettre en œuvre qu'à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020. L'encre de la loi encore humide, un certain nombre de décrets et ordonnances encore en gestation que la réforme commence à produire ses effets néfastes.

Le projet stratégique de l'entreprise en cours de discussion, entre gens autorisés, n'est ni plus ni moins que la fidèle déclinaison de la réforme ferroviaire de 2018. Les discussions autour du renouvellement des conventions TER ne sont que le prélude à l'ouverture à la concurrence et visent à dérouler le tapis rouge aux tenants du libéralisme à outrance. De là à croire que notre chère direction aurait tenu le stylo du Gouvernement il n'y a qu'un pas, même si celle-ci s'en défend !

Et que penser de la pseudo-consultation des cheminots dans le cadre de la construction du pacte social d'entreprise. C'est du même tonneau que le grand débat national organisé par le Gouvernement où les sujets [et les réponses !] sont fixés d'avance.

### **Le débat, on va se le faire !**

Face à cette situation, la CGT a décidé de poursuivre la lutte entamée au 1<sup>er</sup> semestre 2018 pour défendre le service public ferroviaire sur l'ensemble du territoire. Un comité de vigilance national décliné régionalement et localement a été mis en place pour dénoncer les méfaits de la réforme, travailler les propositions et mobilisations pour exiger d'autres choix.

Des cahiers d'expression revendicative populaire sont à disposition des syndiqués, des salariés, des citoyens sur tout le territoire. Ils seront remis au Gouvernement à la mi-mars, dans le cadre d'une nouvelle journée d'action interprofessionnelle, pour peser dans le débat et porter les revendications d'une autre répartition des richesses et du développement des services publics.

En tant que cheminot et citoyen, nous avons notre mot à dire sur l'avenir de notre entreprise et du service public ferroviaire.

# PACTE D'ENTREPRISE

## GPF SNCF



© Pascale Lalys

### Une présentation trompeuse, une consultation faussée mais une véritable attaque contre le service public et les cheminots !

Décliner en interne la réforme gouvernementale et le triptyque « ouverture à la concurrence/passage en Société Anonyme/fin du recrutement au statut », semble s'avérer plus difficile que prévu...

Certes, les grandes lignes sont connues depuis juillet et s'articulent parfaitement avec le projet de groupe « SNCF 2025 » présenté en février 2018 et les plans stratégiques des différentes activités qui visaient déjà à transformer progressivement la SNCF, entreprise publique nationale de service public ferroviaire, en une entité noyée dans un groupe de transport mondialisé où le mode ferroviaire et le caractère public seraient minoritaires.

Abandon de dessertes, de services aux usagers, développement du low-cost, sabotage du Fret, développement des modes routiers, filialisation, sous-traitance, achat d'entreprises sur fonds publics, les exemples sont nombreux pour illustrer une politique d'entreprise menée contre le service public, les objectifs environnementaux et sur le dos des conditions sociales des cheminots.

A l'opposé des besoins des usagers, des chargeurs et de la Nation, en s'attaquant à la nature même de l'entreprise publique, aux cheminots et en livrant des pans entiers du service public aux appétits des entreprises privées, le Gouvernement ne vient finalement que conforter la direction dans sa stratégie de dépeçage de la SNCF !

Aujourd'hui, il s'agit d'engager une nouvelle étape pour imposer toujours plus d'autonomie aux activités, plus de filialisations, plus de déréglementation, plus de productivité et de reculs sociaux. Ainsi, derrière les cinq engagements du Plan stratégique (Accroître la satisfaction et l'engagement des collaborateurs, Être les meilleurs sur les fondamentaux, Plus de ferroviaire, Augmenter la satisfaction des clients, Être économiquement rigoureux et performant) se cachent un tout autre réalité avec des attaques d'un niveau sans précédent.

Structuration de l'entreprise, organisation de la production, réglementation, définition des métiers, modifications statutaires, rémunérations, accords locaux..., tous les sujets seront abordés pour soi-disant construire « La nouvelle SNCF » qui, selon Guillaume Pépy, ne pourra pas « être à 2 vitesses avec les statutaires d'un côté et les nouveaux salariés de l'autre ».

Pour parfaire l'enfumage, nous avons même vu fleurir, une raison d'être « Apporter à chacun la liberté de se déplacer facilement en préservant la planète » comme si depuis 150 ans que le chemin de fer existe, les cheminots ne savaient pas ce qu'ils faisaient !

### Ces artifices sont pourtant loin de convaincre...

Ainsi, au séminaire des managers des 3 et 4 octobre, plus du tiers des cadres présents affichaient ouvertement des doutes, de la défiance voire un rejet des orientations présentées !

Dans la foulée, sans doute pour se donner une légitimité venue de « la base », la Direction lançait une grande opération de « démarche participative » pour « associer » les cheminots à l'élaboration du projet d'entreprise à travers une plateforme informatique et des ateliers organisés fin novembre dans 5 villes.

200 propositions ont ainsi émergé des ateliers et seulement 16 cadrant parfaitement avec les orientations et engagements ont été retenues par le Comex. Celles liées aux évolutions managériales et statutaires ou à de nouveaux outils digitaux ont ainsi été prises en compte alors que celles suggérant le redéploiement des trains de nuit

et/ou le renforcement de la présence en gare n'ont pas été retenues. Les cheminots ont massivement rejeté la réforme lors du « Vot'action » de juin 2018. Aujourd'hui, avant même sa sortie, le projet d'entreprise est déjà largement contesté par les cheminots et ceux attachés au service public ferroviaire.

C'est pourquoi, la CGT continue d'exiger l'abrogation des dispositions législatives sur la réforme ferroviaire ainsi qu'un grand débat public et une nouvelle réforme pour répondre aux besoins de transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises.

Et SNCF Réseau ?

SNCF Réseau semblait fort marri du projet stratégique initial de niveau GPF : pas assez de spécifique, trop noyé dans la masse, des notions de clients abstraites et des objectifs globaux faisant la part belle à Mobilités.

C'est donc un texte revisité qui était soumis au CA de Réseau en Janvier 2019 pour marquer un peu plus les différences et les singularités.

Derrière ces velléités identitaires, les risques de recentrage sur des objectifs propres à chaque entité sont plus que jamais à l'ordre du jour, oubliant de fait le caractère intégré du GPF porté par la CGT. Bien que sur la défensive sur les intentions, les dirigeants tentent de masquer par la rhétorique et quelques effets de forme, l'inéluctable conclusion des réformes engagées depuis 2007 et leurs conséquences sur le système ferroviaire français.

Bien cachée derrière une raison d'être que certains trouveraient poétique si elle n'était que le cache misère des intentions réduites à un réseau grande vitesse et inter-métropole désignés comme « zones de pertinence » et des moyens qui man-

queront pour assurer maintenance et développement, la notion de service public est restreinte à des « missions d'intérêt général ». Nous devrions nous réjouir de l'ouverture à la concurrence à venir qui serait source de nouveaux « clients » pour SNCF Réseau et donc espoir de nouvelles recettes.

C'est oublier l'histoire, pourtant récente, du Fret qui, certes a vu se multiplier le nombre d'opérateurs, mais dont le trafic s'est écroulé. Il n'est pas besoin d'être grand clerc pour pronostiquer que l'ouverture à la concurrence dans le voyageur aura les mêmes effets avec dans le meilleur des cas un maintien des recettes pour Réseau.

Mais c'est sans compter sur le recentrage actuel sur les trafics « profitables » qui se traduisent par des suppressions d'arrêts et de dessertes ainsi que l'ouverture à la concurrence interne qu'est Ouigo. Cette phase et son corollaire d'attaques contre les conditions sociales des salariés sont complètement occultés si ce n'est en promettant de « se réaliser sur le plan professionnel ».

La direction omet dans son document l'abandon programmé du recrutement au statut et les négociations à venir sur lesquelles aucune garantie n'est donnée. D'ailleurs, la réaffirmation de la volonté de créer et maintenir un éco système ferroviaire pour assurer les travaux, vise à graver dans le marbre la tendance d'externalisation amplifiée ces dernières années, confinant les équipes de M et T des établissements Infra à la « surveillance et à l'astreinte ».

La vigilance est donc de mise sur les applications concrètes de ce plan stratégiques dans les chantiers, bureaux et entités. Il s'agit d'être conscient de la portée et des enjeux de ces attaques pour mieux les déjouer, les combattre et porter nos revendications.

## HOO, First



© Pascale Lalys

Le programme « Robustesse » peine à se déployer. En effet, la dynamique globale du programme se heurte à des difficultés que ce type de dispositif ne peut régler. La principale réside dans les nécessaires coopérations qui constituent une condition de réussite incontournable d'un tel processus. **Comment faire coopérer des agents dont les organisations du travail ont été systématiquement déconnectées année après année autour d'activités spécifiques ?** C'est toute la limite d'un dispositif imaginé et piloté sur un mode projet et qui essaie de reconstruire autour d'une mobilisation des équipes ce qui a été séparé en unités de production autonomes, centrées sur leurs objectifs de production. Par définition, la robustesse engage l'ensemble de la qualité de la production, l'engagement de tous les agents chargés de la production du train. A chaque type de difficultés, la direction répond par un programme spécifique censé régler les problèmes, couche supplémentaire au mille-feuille accumulé au fil des difficultés générées par des choix d'organisation et de production. Comme « Robustesse », le programme « First » (information voyageur) se heurte aux difficultés globales du système de production, en particulier liées aux chantiers et travaux qui, compte tenu des retards considérables pris dans la régénération du système, impactent par contre coup la qualité de l'information délivrée aux usagers.

## OUIBUS/BLABLACAR

La direction SNCF fait feu de tout bois pour donner corps à son rêve d'un groupe de transport multimodal. C'est ainsi qu'ils ont saisi « l'opportunité » ouverte par le filon des cars « Macron » pour se lancer dans l'aventure Ouibus en 2015. Son issue est calamiteuse.

Année après année, Ouibus a cumulé des pertes largement compensées par SNCF Mobilités. La seule perspective de développement s'inscrivait dans une logique de réduction des pertes financières. Aucun autre objectif « industriel » que celui d'occuper une place dominante sur le marché du car long courrier, en se développant par une logique d'acquisition de concurrents petits et gros et de mise en franchise.

Un projet industriel dont le principe de base est de manger l'autre pour devenir le plus gros avec l'espoir de faire la différence avec Flixbus, qui n'est qu'une plateforme de distribution.

La direction propose aujourd'hui d'« assurer le développement de Ouibus » en annonçant la reprise de l'activité par Blablacar !

La pertinence d'un tel choix pose question. D'autant que ce rachat est conditionné à la mise en œuvre d'un Plan de Sauvegarde de l'Emploi concernant près de 100 salariés, pour l'essentiel des conducteurs de bus. L'objectif étant de supprimer l'ensemble de l'activité de production et ne conserver que la partie commercialisation pour ensuite la vendre à Blablacar. La production étant assurée par des sous-traitants ou franchisés.

Une fois de plus, ce sont les salariés qui font les frais de choix hasardeux financièrement et stratégiquement.

# TER NOUVELLE AQUITAINE/ TER PACA : MÊME COMBAT !



Les discussions, pour le moins compliquées, avec les exécutifs régionaux se sont soldées par la signature de protocoles d'accord jetant les bases des futures conventions TER.

Les similitudes entre les deux régions ne s'arrêtent malheureusement pas là ! La triple exigence d'excellence en matière de qualité de service, de maîtrise des coûts et de développement au service des concitoyens des régions pose une équation pour le moins compliquée.

La perspective de réduction de la contribution des régions, les objectifs de baisse des coûts rapportés aux ambitions affichées de hausse des kms/trains, du taux de remplissage, d'une hausse de la régularité, sont irréalisables au regard des moyens mis à disposition et de l'état du réseau.

Socialement, la baisse des emplois (fermeture des guichets, la mise en place de la conduite agent seul, la suppression de l'autorisation de départ des trains...), la mise en œuvre de la polyvalence entre vendeurs et agents d'escale, la création d'équipe mobile de ligne sont l'épine dorsale des futures conventions.

Ajoutons à cela, la volonté sur PACA d'augmenter les tarifs tant pour les abonnés que les occasionnels et de contractualiser avec La Poste pour assurer le service TER dans les zones dites rurales, nous avons là tous les ingrédients les plus néfastes du projet stratégique CAP TER 2020.

Un autre fil rouge est le découpage des réseaux TER en lots qui, non seulement est fait pour faciliter l'ouverture à la concurrence dès 2020, mais qui restreindra toute possibilité de mutualisation de la production.

Seuls les administrateurs CGT ont voté contre le protocole Nouvelle Aquitaine. La possibilité ne nous a pas été donnée de le faire pour le protocole PACA, la direction ayant activé la procédure d'urgence au vu des délais de signature.

Plus que jamais, et sans attendre la finalisation des conventions TER, la CGT se doit de mener la bataille avec les cheminots, les usagers, les élus locaux pour défendre un service public ferroviaire de proximité en capacité de répondre aux besoins de transports et être force de proposition pour peser sur les discussions en cours entre la SNCF et les régions.

