

Le CACTUS

des conseils de la SNCF

Journal des administrateurs salariés CGT - N° 23 octobre 2019



Un président n'en cache pas un autre !



© Pascale Laly

Véronique Martin

La fumée blanche est sortie du bureau du président de la République : Jean-Pierre Farandou remplacera Guillaume Pépy à la tête de la SNCF à compter du 1^{er} novembre 2019. Au-delà de la personne, ce qui doit nous préoccuper est le contenu de la lettre de mission établie par le Gouvernement. A n'en pas douter, celle-ci consistera à poursuivre la mise en œuvre de la réforme ferroviaire et la stratégie d'amélioration des ratios financiers pour que le système continue à s'autofinancer.

Les réponses qu'il a apportées à la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire de l'Assemblée Nationale, ainsi que les propos tenus lors du séminaire des managers confirment la continuité de la stratégie opérée depuis des années. Quelques extraits des propos tenus : « ...la réussite de la nouvelle SNCF,... la concurrence est une opportunité,... repenser en profondeur le contrat social,... faire différemment selon les SA,... l'avenir de fret dépend des politiques publiques... »

N'étant pas naïfs, nous n'avons que peu d'espoir sur un changement radical de politique tournée vers le développement du service public, la réponse aux besoins de transports voyageurs et marchandises sur l'ensemble du territoire tout en préservant, voire en améliorant les conditions de vie et de travail des cheminot-e-s.

Ce tournant, il va falloir qu'on se le gagne. Rien n'est jamais perdu, rien n'est inéluctable !

Le dernier exemple en date étant les travaux de la gare du Nord pour lesquels les administrateurs CGT avaient voté contre en conseil d'administration tant sur le montage juridique et financier de la société créée avec Ceetrus (filiale du groupe Auchan) que sur la forme avec certes une augmentation des surfaces voyageurs mais une explosion des surfaces commerciales. Après un collectif d'architectes, c'est au tour de la mairie de Paris de se désolidariser du projet pour lequel la commission nationale d'aménagement commercial doit rendre un avis le 10 octobre. Des travaux sont nécessaires en gare de Paris Nord mais qui se concentrent sur l'amélioration de l'accueil des usagers.

Il va nous falloir, dans la période, allier les mobilisations dans l'entreprise pour exiger que de réelles négociations s'ouvrent et faire plier la direction sur la stratégie mortifère pour le service public et les initiatives externes avec les usagers et les élus politiques pour exiger une autre réforme du service public ferroviaire.

LES COMPTES SEM



© Pascale Lajys

Des bons résultats... en trompe l'œil

La présentation des comptes semestriels dans les Conseils de juillet a confirmé les tendances enregistrées depuis fin 2018 avec une croissance soutenue et supérieure au budget sur la quasi-totalité des trafics voyageurs.

Ces bons chiffres prouvent, s'il en était besoin, la pertinence et la nécessité d'un service public ferroviaire accessible à tous et répondant aux besoins de nos concitoyens !

Le dérèglement climatique, la dégradation de notre environnement, la congestion des infrastructures routières, des besoins sociaux croissants, nous poussent inévitablement à penser autrement nos transports ou plutôt devraient nous pousser à le penser autrement...

Oui, « devraient », puisque malheureusement, si plusieurs signaux sont au vert, ils ne suffisent pas à masquer certains problèmes dont la question centrale du Fret, ses atouts mais surtout sa fragilité en l'absence de politiques publiques incitatives et de stratégies d'entreprise qui conduisent à tourner le dos à toute logique environnementale, économique et sociétale. Le feuilleton « tragi-comique » de l'été sur le Perpignan-Rungis en est une pure illustration.

Quant à l'apparente vitalité du transport de passagers, elle mérite d'être observée de plus près compte tenu, là aussi, d'une conjonction de décisions gouvernementales et de stratégies internes qui assombrissent l'avenir.

On pense, en premier lieu, à la décision de libéraliser totalement le marché ferroviaire avec de nombreux risques à la clé. Eclatement du réseau national, inégalité tarifaire selon les régions, écrémage des marchés les plus rentables, fermeture des lignes les moins fréquentées, ce ne sont pas des vues de l'esprit mais des scénarii qui deviennent de plus en plus plausibles au fur à mesure que se profile le monde ferroviaire de l'après 2020.

Plus les mois passent, plus chacun perçoit que, comme nous l'affirmons depuis 2018, la Loi pour un « Nouveau Pacte ferroviaire » n'a pas été créée pour développer le mode ferroviaire mais bien pour développer la concurrence !

Les financements ne sont pas là, SNCF Réseau et SNCF Mobilités continuent de s'endetter (avec des trajectoires supérieures au budget) et c'est aux cheminots qu'on demande des efforts en contrepartie !

Mais en contrepartie de quoi ? De la fausse reprise d'une dette qui n'est pas la leur ? De politiques publiques qui favorisent le mode routier en en faisant payer les nuisances à la collectivité ? De stratégies d'entreprise hasardeuses sur des

marchés étrangers ou sur des activités émergentes telles Oubus ou Ildvroom ?

Effectifs en chute libre et productivité grandissante à travers les différents plans stratégiques et industriels, masse salariale contrainte, sous-traitance en hausse, conditions de travail et qualité de la production qui se dégradent, sur ces sujets au moins il y a cohésion entre les différents EPIC ! Pas un n'échappe à la recherche de l'amélioration de la « sacro-sainte » MOP (Marge opérationnelle) destinée à compenser en interne les conséquences du désengagement financier d'un État devenu non plus stratège mais coorganisateur de l'attrition des services publics.

Nous aurions aimé nous réjouir de chiffres apparemment bons ! Malheureusement ils masquent trop de réalités pour que nous puissions en avoir une lecture simpliste. Nous sommes trop attachés au service public SNCF et à ceux qui le font pour que nous puissions nous contenter de cela. **Tous ensemble, cheminots, usagers, citoyens, nous avons les moyens de nous y opposer et de tracer une autre voie, la Voie du Service public SNCF.**

ESTRIELS 2019

A la lecture des comptes semestriels 2019 de **SNCF RÉSEAU**, on pourrait dire que nous sommes GAME [Globalement Au Moins Équivalent] d'un exercice financier à l'autre...

Résultat globalement équivalent puisque politique et stratégie équivalentes mais équivalent ne veut pas dire satisfaisant quand on retrouve d'année en année les mêmes items au rouge. On peut alors légitimement douter de l'efficacité des stratégies, de leur mise en œuvre, voire de la volonté même de rectification.

Sur les effectifs et recrutements, la situation est gravissime avec un retard de 200 recrutements par rapport à une année 2018 déjà exécrable.

Le « gain » sur la masse salariale renvoie au déficit de production, déficit qui peut avoir, à terme, de lourdes conséquences et pas seulement financières, puisque ce qui n'est pas fait aujourd'hui peut coûter beaucoup plus cher demain mais surtout conduire à de graves défaillances.

Les résultats financiers n'étant pas à l'objectif fixé par la tutelle, on adapte pour favoriser la MOP en réduisant les charges avec en premier lieu la bonne vieille recette des réductions d'effectifs puisque Réseau n'envisage son personnel que comme une charge et non comme un levier de performance ou de développement. C'est d'autant plus simple que le retard pris dans les recrutements est tel qu'il ne peut pas se rattraper !

La dette, quant à elle, dans l'attente d'une reprise intervenant au mieux en janvier 2020, poursuit sa progression d'environ 3 % par an.

Progression régulière également du coût agent chez SFERIS qui dépasse dorénavant celui des agents de Réseau...

Cette filiale était pourtant conçue pour réaliser des prestations à moindre coût, avec des agents de droits privés, un taux d'encadrement moindre et des règles plus souples d'utilisation du personnel... On voit ce qu'il en est, et on imagine déjà

ce que pourrait être la situation dans la nouvelle SNCF de 2020.

A **SNCF Mobilités**, les communications, tant en interne qu'à destination de l'extérieur ont particulièrement été axées sur l'augmentation des chiffres d'affaires, en comparaison avec le premier semestre 2018. Cette hausse est de 11 % (+ 5 % corrigée du contre effet des grèves de 2018) pour l'ensemble du groupe SNCF Mobilités et de 15 % (+ 4,1% corrigée) sur le périmètre du seul EPIC.

Certes la conjoncture, avec une dynamique des trafics et des recettes, influe positivement sur les résultats avec un chiffre d'affaires en avance sur le budget, mais l'embellie des indicateurs financiers (MOP entre autres) est aussi la conséquence d'une avance sur les plans de performances (d'économies pour être clair) et la productivité supportée presque exclusivement par l'EPIC. Ainsi, la baisse des effectifs (- 2962 effectifs disponibles) à fin juin est supérieure aux prévisions budgétaires qui fixaient déjà une diminution de l'effectif disponible à 2095 sur l'année.

Le budget de l'EPIC a en revanche été respecté sur un aspect. Le gel des salaires y était inscrit, et pour la 5^e année, cet engagement a été tenu !

Au travers des suppressions massives d'emplois, des contraintes salariales, de la dégradation des conditions de travail, les cheminots ont payé, une fois de plus, un lourd tribut à ces résultats.

Dans ce contexte de presque euphorie, un sujet reste néanmoins dans l'ombre, celui du Fret ferroviaire. Et pour cause ! Sa situation se dégrade encore avec un chiffre d'affaires en baisse de 8,3 %. La stratégie de la Direction consistant, depuis des années, à améliorer, voire équilibrer par la baisse des coûts celle des produits du trafic est non seulement inefficace, mettant ouvertement en péril les conditions de réalisation de la production, mais menace jusqu'à l'existence même de FRET SNCF.



Projet CŒUR ou fonctionnement du ferroviaire dans un cadre concurrentiel

Prévu pour 2022, le projet CŒUR est, soi-disant, l'outil qui permettra de maintenir, en toute occasion, l'exploitation du système ferroviaire.

Un super centre opérationnel national basé à St Denis où des EF (privées comprises) devront être capables de gérer et prendre des décisions pour résoudre une situation de crise. Qu'en sera-t-il des opérationnels (conduite, accompagnement des trains, agents d'escaliers, ...) qui auront à partager les mêmes locaux tout en étant dans des entreprises différentes et dont certains auront été transférés de la SNCF à d'autres entreprises suite à transfert de contrat d'exploitation?

Pour les Administrateurs CGT, on est bien au CŒUR de la complexité du système, au CŒUR des conséquences de l'éclatement du système ferroviaire qui crée une multitude d'interfaces et complexifient sa gestion. Sans pour autant améliorer et développer le service public ferroviaire, alors que la population exige plus de transport, CŒUR participera à la détérioration des conditions de travail des cheminot-e-s.

La direction se veut rassurante en prenant exemple sur le fonctionnement actuel du Centre National des Opérations Ferroviaires où « les EF collaborent dans de très bonnes conditions sans logique de concurrence ou de compétition mais ont tous intérêt à résoudre les situations de crise ».

Nous sommes beaucoup moins optimistes que la direction et surtout critiques sur ce qui ressemble à une « usine à gaz » qui détériorera les conditions de travail des salariés et les conditions de transports des usagers du ferroviaire !

SÉMINAIRE DES MANAGERS 2019, UN SÉMINAIRE POURQUOI ?

C'est un peu le sentiment que nous avons eu à l'issue de ce séminaire qui s'est déroulé les 25 et 26 septembre 2019.



Plusieurs centaines de dirigeants réunis dans un même lieu pendant deux jours sans débats interactifs sur la stratégie, sur l'avenir est très surprenant à la veille de profonds changements pour l'entreprise. Serait-ce l'expérience de l'année dernière où quelques votes sur les orientations stratégiques ont été très serrés et les débats quelques fois animés qui aurait refroidi le Comex ?

D'habitude très prolixes sur la plateforme d'échanges dématérialisés, les managers ont été particulièrement atones.

Silencieux car inquiets pour leur avenir ?

Désabusés face aux discours du Comex stéréotypés sur la concurrence et la volonté d'aller faire « *la castagne en Espagne* » et prendre des trafics Grande Vitesse à la RENFE dès 2020, sur la nécessité de créer un programme pour organiser les solidarités entre activités sur la gestion de l'emploi (principale mission de Jacques RASCOL), sur la future autonomie organisationnelle et financière de Fret SNCF érigée en Saint Graal ?

Des interrogations qui méritent de trouver des réponses tant ce séminaire a dénoté des précédents où il y avait un semblant de partage et d'échange sur la stratégie de l'entreprise.

L'objectif d'un séminaire est normalement de s'assurer que la stratégie est comprise, partagée et donc au sortir portée par l'encadrement vis-à-vis des agents de terrain.

Et bien là, nous pouvons nous interroger sur ce qu'aura retenu l'encadrement et de quelle manière il le restituera !

Seule certitude à l'issue de ce séminaire est qu'il va y avoir du changement à la tête de l'entreprise, Pépy s'en va et Farandou arrive, mais la trajectoire restera la même.

Les programmes PRISME, H:OO et FIRST autour des fondamentaux que sont la sécurité, la régularité et l'information voyageurs, entament leur saison 2 sans réel retour d'expérience sur l'efficacité de la saison 1.

Pépy annonce vouloir mettre « l'humain » au cœur des projets de transformation de l'entreprise, annonce la création d'une ligne spécifique dans le budget 2020 mais sans en donner son montant ! Nous serons très attentifs lors de la présentation du projet de budget en décembre.

Une campagne de pub « Tous en train » sera lancée du 04 au 24 novembre pour inciter les gens à prendre le train. Encore faut-il que les dessertes, les horaires correspondent aux besoins de population !!

Si nous devons tirer un enseignement de ce séminaire, c'est qu'il nous faut aller encore plus à la rencontre de l'encadrement, les inciter à débattre de leur situation, de celle de l'entreprise et confronter nos propositions pour gagner en rapport de force. L'initiative CGT du 16 octobre au siège de la SNCF sur l'internalisation des charges de travail y participe.



Projet d'achats de rames TGV

Sous couvert de répondre à la hausse de fréquentation, une volonté d'intrusion sur le réseau espagnol, une acquisition détournée de nos réels besoins.

Les administrateurs parrainés par la CGT ont émis de nombreuses réserves sur le projet d'achat de 15 rames TGV neuves.

Cet achat répondait-il à un véritable besoin, sachant que ces rames seraient plus chères, à l'achat et à l'exploitation, que les futurs TGV 2020, ceux-ci étant censés générer jusqu'à 25 % d'économies en maintenance et en énergie ?

Les administrateurs parrainés par la CGT ont interpellé la direction de Mobilités sur l'opportunité de ce projet d'achat clairement destiné à aller concurrencer la RENFE sur son propre « marché ».

Ils ont estimé qu'il aurait été plus opportun d'acquiescer par exemple du matériel neuf pour Lyria, les CFF ayant fait part de leur intention de financer un tel achat à hauteur de leur participation au capital de la compagnie.

Ils ont également signalé que pour faire face à la hausse de la fréquentation, un ralentissement anticipé du rythme de radiation des rames Atlantique, amenant une adaptation de la stratégie de maintenance et les organisations mises en place dans les technicentres, aurait été pertinent.

Notre Fédération s'opposant à l'ouverture à la concurrence, les administrateurs qu'elle parraine jugeant dévoyée la réponse au besoin, ont voté, pour la première fois contre ce projet d'acquisition.

