



Et maintenant, aux cheminot(e)s de transformer l'essai



Guy Zima

Les urnes ont parlé, les messages sont clairs et explicites en direction de la SNCF et du gouvernement mais il faudra probablement le leur rappeler.

Comme nous l'écrivions dans notre précédent opus « En 2014, ce sera aux cheminots de décider ». A travers les élections DP/CE du 20 mars dernier, les cheminot(e)s ont répondu présents dans un contexte pourtant peu propice. Conséquence de l'attitude d'une direction de la SNCF qui, toute à sa réforme, n'a rien fait pour faciliter la participation à ce scrutin. Malgré tout, 70% des cheminot(e)s se sont exprimés, un taux de participation qui marque leur fort attachement au fait syndical et à l'avenir de l'entreprise.

Confirmant globalement le rapport de force entre les organisations syndicales à la SNCF, ces élections ont surtout conforté, avec plus de 75 % des suffrages, les trois organisations qui portent une autre réforme du système ferroviaire. La CGT, pour sa part, demeure la première d'entre elles loin devant la 2^e. A travers une plateforme revendicative commune, validée par les cheminot(e)s, la CGT, l'UNSA et SUD-Rail font des propositions concrètes pour un service public ferroviaire pour les voyageurs et les marchandises dans le cadre d'une entreprise publique intégrée : la SNCF. Elles proposent de rejeter et de combattre le démantèlement programmé de la SNCF. Unité économique, sociale et technique, dette et financement, intérêt général du Fret, RH 0077 comme base de la réglementation applicable à l'ensemble du secteur sont autant de points largement partagés par les cheminot(e)s.

Le rassemblement unitaire réussi du 25 février à Strasbourg à l'appel d'ETF, lors du vote en 1^{re} lecture au parlement européen sur le 4^e paquet ferroviaire, doit trouver une suite revendicative et cohérente au niveau national.

La réforme que le gouvernement veut imposer doit être combattue au profit d'une autre proposition qui réponde concrètement aux besoins de la Nation et des populations telle que portée par la plateforme unitaire proposée par la CGT, l'UNSA et SUD-Rail.

La large participation des cheminot(e)s à la manifestation nationale unitaire du 22 mai 2014 à Paris sera un élément prépondérant du rapport de force comme l'ont été les élections professionnelles. Porter et défendre nos revendications, telle est notre responsabilité individuelle et collective pour l'avenir de la SNCF.

« Cela semble toujours impossible, jusqu'à ce qu'on le fasse » Nelson Mandela.

TER 2020

IL FAUT RÉPONDRE AUX BESOINS DES USAGERS

La réussite de la régionalisation des TER entraîne des attentes nouvelles des populations et des usagers. Pour faire face au développement nécessaire, la réponse « même service pour moins cher » n'est pas satisfaisante.

Un contexte politique ferroviaire important

La présentation du plan stratégique « TER 2020 : pour un nouvel équilibre » se situe dans une période inédite en termes d'actualités ferroviaires. Au plan européen, le vote en 1^{ère} lecture du 4^{ème} paquet ferroviaire intervenu le 25 février. En France, le projet de loi portant réforme du ferroviaire entre en débat au Parlement tandis que l'Association des Régions de France a publié un manifeste « revendicatif ».

Elles revendiquent le rôle d'autorité coordinatrice de l'inter modalité, la gestion des gares régionales, la liberté tarifaire, la responsabilité de l'acquisition des trains via la création d'une association multi régionale, l'ouverture à la concurrence des TER d'ici 2019 et la création d'une ressource régionale dédiée au financement du ferroviaire. Vis-à-vis de la SNCF, les régions demandent une transparence complète sur les conventions, la désignation d'interlocuteurs uniques et une stabilisation des coûts à service constant.

Une crise de confiance entre la SNCF et les Régions

Dans un contexte de dégradation de la qualité et de contraintes budgétaires fortes pour les régions, les relations avec la SNCF se tendent. Certaines vont jusqu'à refuser de payer la facture, mais toutes négocient plus âprement les

clauses de revoyure ou les renouvellements des conventions.

La transparence des coûts demeure le premier sujet de discord et la SNCF en porte toute la responsabilité car, si dans la concurrence chaque compétiteur d'un appel d'offres a intérêt à cacher ses coûts pour ne pas dévoiler comment il réalise sa marge, en situation de monopole la transparence doit être la règle. D'autant plus que les marges éventuelles devraient être utilisées pour améliorer le service public.

C'est, entre autres, ce contentieux historique et récurrent qui a conduit plusieurs régions à créer une association d'étude sur le matériel roulant. Les constructeurs ont aussi pesé en faisant miroiter la vente du matériel en leasing avec un contrat de maintenance à des régions exsangues financièrement.

Reste que la mise « hors-jeu » de la SNCF, dans le processus d'acquisition, voire de la maintenance, aura des conséquences lourdes. Sachant que les intérêts du privé coïncident rarement avec ceux de la collectivité, rendre le matériel ferroviaire dépendant du secteur privé c'est prendre le risque de :

- ne plus garantir la continuité des acquis sur la sécurité ;
- ne plus assurer la compatibilité du parc sur l'ensemble du réseau ;
- ne plus capitaliser les compétences et l'expérience du personnel de l'entreprise publique ;
- perdre la possibilité de mutualiser les moyens de traction ;
- augmenter les disparités entre les séries, génératrices de surcoûts.

TER 2020 : Un plan d'économies plutôt qu'un véritable plan stratégique

Alors que la question qui se pose est de trouver les financements du développement pour répondre aux besoins de déplacement. Sous couvert de prise en compte des difficultés financières des régions et de la perspective de l'ouverture à la concurrence, la direction a concocté un plan de productivité sans précédent. L'objectif étant d'alléger la facture de l'Autorité Organisatrice tout en préservant une marge opérationnelle de 4 %, quitte à dégrader le service rendu aux usagers.

Après l'expérimentation par les régions Bretagne et Limousin d'une décentralisation consistant à affecter tous les moyens aux TER, différents leviers de productivité ont été identifiés. Le plan s'appuie sur une territorialisation région par région reposant sur l'analyse des conditions d'activation des leviers, y compris en créant une émulation entre les régions.

Une fois de plus, la direction généralise une expérimentation sans en présenter le bilan. Cela est regrettable car un dialogue social constructif à partir d'un REX objectif aurait pu permettre d'identifier les avantages de cette organisation et d'en corriger les défauts.

Ainsi, il apparaît a priori un intérêt dans la baisse des frais de structure et une progression vers la transparence comptable, dans le fait de renforcer le rôle du

directeur de région en lui confiant tous les leviers de décisions pour une meilleure efficacité et réactivité.

Par contre, les risques sont aussi très importants. Le futur projet de loi sur la décentralisation pourrait étendre les prérogatives des régions, permettant à celles-ci de s'immiscer dans la gestion de l'entreprise. Situation qui favoriserait à terme une « balkanisation » de la SNCF et l'abandon de l'égalité d'accès de tous les citoyens au service public. Par ailleurs, en matière de production, l'expérience acquise avec l'activité Fret en matière de dédicace de moyens et de désoptimisation de la production d'ensemble, devrait inciter à une grande prudence.

En appuyant la demande légitime des Régions de devenir chef de file de l'intermodalité sur leur territoire, la direction tient un deuxième levier de productivité. En utilisant les comptes par ligne, elle est en capacité de proposer à l'AOT l'abandon de dessertes ferroviaires jugées insuffisamment rentables et de positionner ses filiales routières en substitution. Enfin, concernant la production ferroviaire l'objectif est de réaliser des sauts de performance pour 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 la trajectoire des effectifs. Il en est de même sur l'absence de réponse concernant la contradiction entre l'objectif de réduction

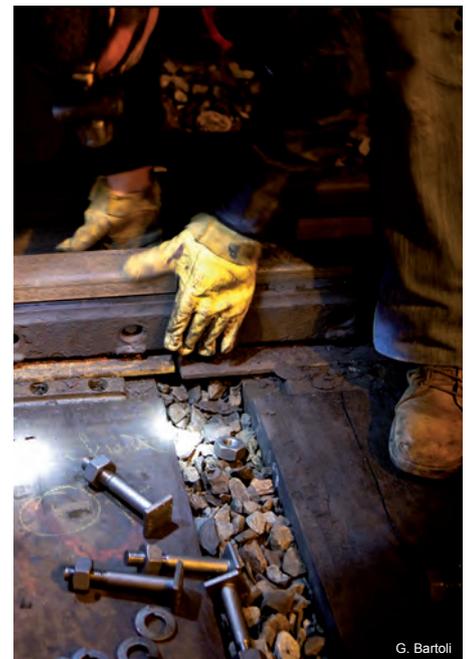
de la fraude de 35 % et la disparition ou quasi disparition des contrôles à bord et des agents dans les gares.

Propositions CGT

Pour faire face à la crise de développement des TER, il y a nécessité à construire une nouvelle étape de régionalisation en cohérence avec la « Voie du Service Public SNCF » portée par la CGT. Nouvelle étape qui doit permettre à l'Etat de prendre ses responsabilités en matière de financement du système ferroviaire, en réévaluant les dotations décentralisées aux Régions en lien avec l'augmentation des besoins de transports. De plus, les Régions devraient disposer d'une ressource fiscale propre et nouvelle, telle le Versement Transport dont disposent les autres AOT.

Les régions doivent être reconnues comme coordinatrices des transports sur leur territoire en cohérence avec l'ensemble des AOT et être un acteur du système ferroviaire tout en maintenant son caractère intégré.

Les conventions TER doivent associer l'ensemble des parties prenantes (Etat, la SNCF en tant qu'exploitant et GI, la Région). Afin de garantir une cohérence nationale, les régions (au travers de l'Association des Régions de France par exemple) doivent être représentées au Conseil d'Administration de la SNCF.



G. Bartoli

Convention RFF/ SNCF 2014 « Entretien du réseau »

La convention 2014 est la copie fidèle des précédentes, autour de choix régressifs :

- Le maintien des travaux de nuit avec ses conséquences sur les conditions de travail et la santé des cheminots mais aussi sur le volet financier car plus onéreux ;
- Un niveau de productivité à 0,8% qui aura des incidences sur l'organisation de la production ;
- Une hausse de la sous-traitance avec, là aussi, des conséquences sur l'emploi des cheminots. Il est aussi prouvé que cela a un coût.

Au-delà de l'opposition exprimée sur l'organisation du système ferroviaire, les éléments de productivité, d'organisation du travail et de sous-traitance contenus dans la convention 2014 ont motivé le vote contre des administrateurs CGT.

Les comptes 2013, présentés par RFF avec une perte de 60 M € et une hausse de sa dette, montrent que les investissements pèsent sur le système actuel.

La future réforme ferroviaire doit permettre de lever les difficultés rencontrées depuis 1997 sur l'entretien et la régénération du réseau ; pour autant que la réforme conduise l'Etat à assumer son rôle d'aménageur du territoire en reprenant la dette du ferroviaire et en assumant les financements nécessaires à la régénération et au développement du réseau.

Evolution du Systeme d'information de la SNCF

Dans la ligne du plan « Excellence 2020 » et de son plan d'économie transverse de 700M€ d'ici 2015 et de 1,4G€ en 2020, la direction entend modifier en profondeur l'organisation du Système d'Information (SI), le contenu des métiers tout en maintenant un niveau d'externalisation élevé via les Centres De Services (CDS).

Sous couvert d'une insuffisante mutualisation des différentes entités, la SNCF préfigure le SI au projet de réforme ferroviaire gouvernemental à l'Assemblée Nationale à partir du 16 juin 2014.

La direction prévoit des évolutions qui calquent les futures Directions des Services de l'Information (DSI) avec les trois EPIC prévus par le projet de loi tout en élargissant leurs périmètres au groupe SNCF.

La direction persiste dans sa volonté de mettre en place la réforme avant la réforme ! Le SI fait les frais d'une politique de sous-traitance, d'externalisation dévastatrice tant pour l'emploi, les conditions et l'organisation du travail. Qui pourrait imaginer qu'un taux de 56% de sous-traitance n'ait aucune incidence sur l'efficacité et la sécurité du système ?

Les cheminots de ces services ont des compétences qui permettent de ré internaliser les missions confiées à des entreprises privées et ainsi de garantir une efficacité et une sécurité maximale.

Ce dossier a été présenté en information au Conseil d'Administration après consultation du CCE lors duquel les élus CGT ont voté contre.

VIGIRAIL : FAUSSES RÉPONSES À DE VRAIS PROBLÈMES ?

Pour chaque cheminot, l'accident ferroviaire est la pire situation redoutée et pourtant les réponses tardent suite à Brétigny !!

Les annonces du plan Vigirail ne pourront, à elles seules, se substituer à une véritable remise en cause des pratiques de productivité réalisées sur la maintenance Infra ou Matériel.

Pour autant que nous soyons capables d'imposer un recul, les questions du financement et des moyens resteront plus que jamais d'actualité.

Pour exemple, l'objectif de 500 appareils de voie renouvelés par an en 2017 est symptomatique. Si les budgets sont affichés, rien ne dit qu'ils soient en plus de l'existant. Dès lors, soit un travail de fond est engagé sur la réponse « infrastructure » et « matériel » aux besoins de

transport, soit on se contente d'un affichage de circonstance.

Toutes les actions du plan Vigirail exigent un suivi particulier. L'acquisition d'engins de surveillance et de contrôle des rails doit permettre de compléter le travail et l'œil humain, pas s'y substituer.

« Réinventer les formations » en lien avec les nouvelles technologies ne peut se concevoir sans regarder la situation de nos centres de formation. La mise en module, la difficulté à sortir les agents de la production, l'éloignement des lieux de formation, les difficultés d'accueil et d'hébergement sont des réalités qui ne peuvent être masquées.

Les recommandations du BEATT* dans le rapport d'étape de Janvier 2014, traitent des difficultés liées aux liaisons boulonnées, de la complexité des règles

de maintenance et de l'adaptation de celles-ci aux particularités propres à chaque installation (trafic, plateforme...). Les réponses de la SNCF sont des premiers éléments qu'elle prévoit de réajuster au besoin à l'automne.

Dans le même temps, un GT « sécurité » du CA, a complété ces dispositions par des propositions telles l'enquête sur la perception des personnels sur la sécurité, la création d'un groupe d'experts internationaux et la définition d'une échelle de criticité des événements sécurité en lien avec l'EPSF. La parole des cheminots devra être « libre et non faussée » pour que cette enquête garde sa crédibilité et soit vraiment utile à la sécurité que la Nation attend du service public et de la SNCF.

* Bureau d'enquête sur les accidents de transport terrestre.

