



1^{er} juillet 2015 rien ne change... tout est bouleversé



Alain Prouvenq

Certains continuent à affirmer et se féliciter que la réforme ferroviaire ne change rien. Le dernier Conseil d'Administration de feu la SNCF a eu lieu le 25 juin 2015, des centaines de cheminots étaient rassemblés devant le siège de l'ex RFF le 1^{er} juillet, dans le courant du mois de juillet une nouvelle gouvernance s'est mise en place avec deux Conseils d'Administration, un Conseil de Surveillance et une application de la représentativité syndicale bricolée pour être discriminatoire. Mais reconnaissons-le, rien ne change et c'est bien ce qu'il y a lieu de reprocher à cette réforme. La dette du système ferroviaire génère toujours plus d'1.5 milliard d'€ d'intérêts par an au profit des banquiers et spéculateurs, les financements nécessaires au service public sont toujours absents, malgré les travaux le réseau continue de vieillir. L'abandon du Fret est quasi consommé, celui des Trains d'Équilibre du Territoire commence... et la fermeture de milliers de kilomètres de lignes est plus que jamais à l'ordre du jour. Les restructurations, la productivité des cheminots, les pertes de compétence, de savoir-faire et de pouvoir d'achat, la souffrance au travail...progressent bien, merci !

Par contre, tout est bouleversé et dans ce grand chamboulement il est parfois bien difficile de s'y retrouver. Les missions sont redistribuées selon une logique différente de celle de l'affectation des personnels, les systèmes d'information ne suivent pas : par exemple 1 600 cheminots n'ont pas été payés en mai, en juin c'était le tour des déplacements... (Pour ne citer que HRA dont le basculement se serait bien passé !). Tous les services et métiers, que ce soit en amont ou en aval de l'opérationnel, sont impactés par la mise en place de nouvelles procédures et interfaces dans l'urgence. De nombreux services d'appui ou d'expertise n'ont aucune vision à moyen terme...

Ce qui ne change pas, c'est de profiter des mois d'été pour se reposer, réfléchir et débattre de manière plus détendue de ces questions afin de se donner les forces nécessaires pour aborder la rentrée sociale. Une rentrée qui se veut dynamique avec les meetings de rentrée de la CGT, dès début septembre, et une campagne offensive pour revendiquer les 32 heures par semaine. Car on peut avoir 120 ans et être résolument moderne en revendiquant un meilleur équilibre entre vie professionnelle et vie privée, d'autant plus que les échéances seront nombreuses avec les élections professionnelles, les élections régionales, la 21^e Conférence des Nations sur les changements climatiques...

L'équipe de CACTUS vous souhaite de bonnes vacances

LE MONDE VOYAGEUR, ...UNE LONGUE ROUTE TRANQUILLE !?



Guillaume PEPY a rêvé de faire de la SNCF un champion mondial ...des mobilités. Depuis le 1^{er} juillet, il a transposé son rêve au sein de SNCF Mobilités. Le nom choisi par le législateur (?) ainsi que le « s » ne sont pas anodins.

Ils sont le reflet de choix politiques et d'investissements opérés, avec l'aval bienveillant de la tutelle, depuis plusieurs années. Ainsi, le groupe SNCF (ancienne formule) s'est doté de près de 900 filiales dont plus de la moitié localisées à l'étranger (514) et la majorité concerne le domaine Voyageur.

Côté France, les filiales « ID » en tout genre ont fleuri dans le paysage avec des domaines de compétences divers et variés et pour certains éloignés du monde ferroviaire tel ID Vroom.

La SNCF, depuis sa création, a toujours disposé d'un groupe. Ce n'est pas la pertinence d'une telle organisation que nous remettons en cause mais l'utilisation qui en est faite. La CGT a toujours porté et milité pour une politique de groupe cohérente et complémentaire permettant de transporter les voyageurs et les marchandises d'un point A à un point B tout en assurant l'aménagement du territoire. Or, la direction persiste et signe dans sa volonté de faire de la SNCF, ou de SNCF Mobilités, une entreprise comme une autre et à la positionner comme une entreprise concurrentielle.

Les choix des dirigeants sont surtout guidés par une volonté effrénée de dé-

gager de la marge bénéficiaire comme n'importe quelle entreprise du CAC 40. Et peu importe la méthode ! Sous prétexte de faire face à une expansion sans précédent du covoiturage et du low cost au sein du monde voyageur.

Montée en charge qui est surtout le reflet de la baisse du pouvoir d'achat des citoyens et qui est favorisée par la non prise en compte du juste coût des transports. En effet, le transport routier, les compagnies aériennes ne participent que très peu au financement des infrastructures qu'elles utilisent contrairement au ferroviaire.

Les choix faits par le gouvernement, qui remet en cause l'écotaxe et révisé à la hausse le seuil du nombre de salariés pour qu'une entreprise soit éligible au versement transport, ne favorisent pas le report modal de la route vers le rail et un juste financement des infrastructures de transports.

La politique des transports menée par l'Etat est une aubaine pour une direction SNCF qui ne considère plus le train comme étant notre cœur de métier !

On pourrait penser que la SNCF cherche à s'adapter et à se mettre en capacité de répondre au marché.

Que nenni ! Tout tend à prouver que nos dirigeants ont devancé l'appel de la concurrence libre et faussée.

L'entreprise n'a pas attendu le débat parlementaire sur la loi MACRON et la libéralisation du marché des autocars pour créer la filiale ID Bus en 2011. Certains

de ces dirigeants reprochant même au gouvernement de ne pas avoir été assez vite en la matière mettant en péril les résultats financiers de la filiale et obligeant la maison mère à recapitaliser la filiale de plusieurs dizaines de millions d'€.

Ces mêmes dirigeants viennent d'annoncer, par médias interposés, l'achat de 80 bus supplémentaires pour faire face au futur marché !

Dans le même temps, pour répondre aux contraintes économiques des Régions, la SNCF leur propose de baisser le niveau de service dans les gares et dans les trains, de remplacer certains trains par des bus. Le bon mode au bon endroit qu'ils disent ! Mais surtout la bonne filiale sur le bon marché pour faire progresser un peu plus le chiffre d'affaires.

L'objectif principal du top management de l'entreprise est de se positionner sur des marchés porteurs qui permettent de dégager un maximum de chiffre d'affaires. Peu importe la teneur du dit marché. L'exemple du dernier marché gagné par SYSTRA en Arabie Saoudite pour la construction d'un tramway à Education City (université réservée aux femmes) est éloquent alors que la direction affiche, au travers d'un accord d'entreprise sur l'égalité entre les hommes et les femmes, une volonté de développer la place des femmes au sein de l'entreprise.

Développement du chiffre d'affaires, amélioration de la Marge Opérationnelle sont les maîtres mots de la politique d'en-

treprise subie par les usagers voyageurs et marchandises, les cheminot(e)s et la population. Notions qui pourraient s'entendre si elles n'étaient assujetties à des choix mettant en péril le développement et l'avenir même du service public ferroviaire. Il en va ainsi de l'exploitation des Trains d'Equilibre du Territoire confiée à la SNCF dans le cadre d'une convention avec l'Etat. Pour compenser le manque de financement, la direction n'a pas attendu les préconisations du rapport DURON et a déjà procédé à des coupes sombres dans le niveau de desserte, transféré certaines relations sur route et augmenté la productivité du matériel et des personnels.

Ce qui importe pour la direction, ce n'est pas tant le service rendu mais le résultat financier et l'équilibre économique.

Ainsi Gares et Connexions, au prétexte que le niveau d'accueil dans nos gares serait supérieur aux standards européens, s'approprie à utiliser les 9700 agents d'échelle comme levier de productivité pour améliorer l'équation économique de la branche.

Au même moment, les dirigeants de la branche SNCF Voyageurs développent une communication sans précédent pour déclarer la guerre à la fraude. Cherchez la cohérence ! Elle est à trouver dans le projet de portique de contrôle sans contact qui va être expérimenté en gare de Marseille et Paris Montparnasse dans un premier temps.

La sortie médiatique, sans information préalable des instances de gouvernance de l'entreprise (conseil d'administration) et encore moins des organisations syn-

dicales, sur une nouvelle offre TGV est dans la même lignée.

Après ID TGV, OUIGO, toujours plus loin avec TGV POP !

Les promesses de dons n'engageant que ceux qui les tiennent, même la direction reconnaît qu'elle prend un risque financier sur cette offre.

Au-delà du risque, que se passera-t-il si d'aventure les promesses ne se concrétisent pas au niveau des ventes ? Quelle alternative pour les voyageurs qui se retrouveront sans solution de transport si le TGV pour lequel ils avaient voté n'est pas suffisamment plébiscité ?

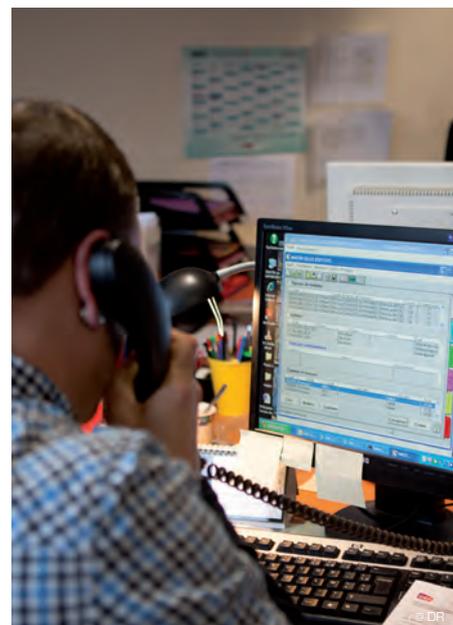
Nous sommes confrontés à une direction, dont les choix sont validés par la tutelle, qui considère le transport public ferroviaire non comme un vecteur d'aménagement du territoire et de réponse aux besoins de transports de la Nation mais comme une activité banale qui doit générer un maximum de cash.

Si la réforme du ferroviaire, qui ne change rien selon ses promoteurs, devait bien faire évoluer quelque chose : c'est sur la question du financement !

Le transport public ferroviaire ne peut continuellement s'autofinancer au risque d'être réduit à la portion congrue.

2015, année de 21^e conférence des nations sur les changements climatiques (COP 21) à Paris doit être l'occasion de tout mettre en œuvre pour une autre politique des transports répondant aux besoins sociaux et environnementaux.

La CGT appelle l'ensemble des salariés et des citoyens pour que les discours soient enfin suivis d'actes.



Systèmes Informations (SI) et Réforme : Jusqu'ici tout va bien !

Doit-on attendre de toucher le sol pour comprendre que la chute est souvent douloureuse ? Assurément non, pourtant les propos rassurants de l'entreprise sur la maîtrise de nos SI ne convainquent personne. Dans un monde du tout numérique, celui qui est derrière le clavier possède un avantage. Avoir fait le choix d'externaliser à des centres de services extérieurs, via la filiale STELSIA, ne nous protège en rien ! Au contraire cela crée des risques nouveaux contre lesquels une ligne de plus sur un contrat avec un sous-traitant de deuxième rang n'est qu'une garantie très théorique. Avec la réforme du ferroviaire, le besoin d'avoir des SI compatibles sur les 3 EPIC est impératif, tout comme l'est l'obligation de fonctionnement en continuité. Pour la paie, la GA, la GU le SIRH a été mis en œuvre en janvier. Si globalement cela s'est bien passé, il reste que certains collègues ont des problèmes sur leur paie et que tout n'est pas encore résolu à ce jour alors que le transfert des personnels dans les 3 EPIC n'a pas eu lieu. Il en est de même pour les SI comptables dont les fonctionnements devront être garantis à la bascule du 1^{er} Juillet avec des tests préalables réussis. La prise de mesures spécifiques pour la protection des locaux, de la création de sauvegardes croisées entre les centres de Lille et Lyon, la mise en place de plans de reprise de l'activité en cas de panne majeure, tout comme le risque d'intermédiation des géants du net sur notre distribution sont des enjeux majeurs qui attendent des réponses.

STIF... SNIF SNIF !

Les négociations pour le renouvellement du contrat STIF ont débuté. Rappelons que le contrat en cours était d'une durée plutôt courte (2012/2015) en regard des conventions TER, que la contrainte économique était forte et que le niveau d'exigence en matière de qualité était inatteignable. Les pénalités sont passées de 13 M€ en 2012 à 19 M€ en 2015, même si la rubrique « info voyageurs » s'est améliorée. Pour la future convention, dont la durée ne devrait pas excéder 4 ou 5 ans, la SNCF a fixé 4 enjeux stratégiques : Développer la confiance du STIF, répondre à la contrainte économique tout en préservant la rentabilité du contrat, garantir le niveau de qualité de service dans un contexte de grands travaux, aligner le projet de service sur le contrat.

Les contrats courts maintiennent une tension permanente alors que les enjeux d'amélioration de la réponse aux besoins en Ile-de-France sont de long terme. En témoignent des programmes d'investissements importants dans le matériel sur des durées supérieures et l'importance des travaux d'infrastructure engagés et à venir. Quant aux contraintes économiques et rentabilité du contrat comme la qualité de service, la fuite en avant dans la baisse des coûts, la productivité et la polyvalence des personnels ne peuvent être une réponse durable et crédible au financement des transports franciliens. La solution doit être la recherche de nouvelles ressources, au premier rang desquelles l'augmentation du Versement Transport acquitté par les entreprises...mais le législateur roule à contre sens !

ETUDE MASSE SALARIALE, SUITE ET ... !

Lors de l'examen du budget 2014, le conseil d'administration de la SNCF avait pris la décision de mener une étude sur l'évolution de la composition de la masse salariale entre 2003 et 2013. Celle-ci avait été présentée en septembre 2014 (voir CACTUS N°5) et fait l'objet de demandes complémentaires notamment pour avoir une vision plus précise des dépenses de sous-traitance.

En effet, l'étude a démontré que les effectifs étaient en baisse continue depuis 2003, que la productivité des cheminots progressait sur la même période, les effectifs ayant diminué plus rapidement (178 260 en 2003 pour 152 968 en 2013) que les trafics.

Ce qui pose la question de comment est assurée la production. Sachant que sur

la période considérée nous avons assisté, et l'étude le confirme, à une progression continue du nombre de CDD et d'intérimaires dans l'ensemble des services de l'entreprise.

Le recours à la sous-traitance a été, et est toujours, un levier utilisé par la direction pour assurer tant bien que mal la production ferroviaire.

Les dépenses de sous-traitance ont ainsi progressé en moyenne de 6% par an pour atteindre la modique somme de 2 927 000€ en 2013.

Les dépenses de sous-traitance se répartissent en sept catégories : les prestations de services (Intérim), bâtiment (rénovation des gares, mise en accès PMR,...), travaux infrastructure, matériel, informatique/télécom, prestations in-

tellectuelles (communication, conseil,...), voyageurs (gilets rouge, assistance PMR, restauration,...).

Toutes les catégories sont en hausse, la palme revenant à l'infrastructure avec une progression moyenne de 13,8% par an depuis 2003 pour assurer les travaux sur le réseau. Ce qui interroge sur le maintien des compétences, des savoirs et savoir-faire des cheminots. Mais aussi sur les formations de ces personnels notamment en matière de sécurité et de risques ferroviaires.

La bataille pour l'emploi cheminot à statut doit être une de nos priorités dans la période pour maintenir et développer le service public ferroviaire.

