

le CACTUS

du Conseil d'Administration

n° 06
Janvier 2015

Journal des administrateurs salariés CGT



En 2015, ceux qui l'aiment prendront le train...et nous travaillons pour que cela perdure...



Guy Zima

Ce qui est sûr, c'est qu'il va falloir beaucoup d'envie, de motivation pour aimer le train. Après les voltefaces successives autour de l'écotaxe, les volontés de transfert de TER sur bus, la déréglementation du transport par autocar longue distance prévue par la loi « fourre-tout » Macron, la déshumanisation des trains et des gares, l'augmentation des tarifs de 2,6 % validée par les ministères concernés mais aussitôt vilipendée de manière démagogique par la Ministre. Le tout dans un contexte de loi portant réforme du ferroviaire, preuve est faite que les cheminots avaient raison en juin de se mobiliser à l'appel de la CGT, pour défendre le service public ferroviaire à travers une entreprise réellement intégrée reprise dans la proposition revendicative CGT « la voie du service public SNCF ».

Cheminots, usagers mais aussi chargeurs, citoyens, élus locaux, nous sommes tous concernés par les choix qui sont faits pour nous et à notre place par ceux qui ne jurent que par la finance, la rentabilité immédiate. Il faut expliquer et faire connaître cette proposition. Elle répond à la question simple : Comment organiser la production au quotidien dans la proximité pour répondre aux besoins de transport de personnes et de marchandises issues des territoires ?

Sans valider la loi du 4 août dernier, elle en intègre les contraintes légales pour être applicable tout en gardant sa crédibilité. En s'appuyant sur le « caractère indissociable et solidaire des trois entités », nous proposons une réelle intégration industrielle et organisationnelle au plus proche des bassins d'emplois et d'activités en mutualisant les moyens disponibles.

En ne finançant pas cette réforme, ce sont les emplois, les conditions sociales des cheminots, le service public rendu aux usagers, voire l'existence même d'une partie du réseau qui seront les variables d'ajustements et qui paieront la note, comme le prévoit le budget 2015 de la SNCF.

Comme nous l'avons fait massivement le 29 janvier dernier à Paris par une grande manifestation, nous pouvons agir pour faire bouger les lignes significativement. Tout est possible, sous réserve d'investissement plus large, pour défendre le service public autour de besoins locaux définis et portés par les usagers, les chargeurs et les cheminots.

C'est donc une bonne année de travail revendicatif partagé que je vous souhaite à tous pour 2015, afin que les usagers puissent encore prendre le train en 2016 partout où ils seront.

la
cgt

FÉDÉRATION
DES CHEMINOTS



BUDGET 2015

LA RÉFORME SE PAIE SUR LA BÊTE !



P. Lalys Fédération CGT des cheminots

Le budget sur lequel le Conseil d'Administration de la SNCF s'est prononcé a été bâti sur le périmètre des EPIC SNCF Mobilités et Epic de tête, donc sans la partie Infra. Le document précisant que le budget de l'EPIC de tête SNCF serait élaboré dans le 1^{er} semestre 2015.

De quoi en perdre son latin et surtout rendre très compliquées les comparaisons avec les budgets des années précédentes même si la direction financière a présenté les éléments 2014 détournés de l'Infra.

1^{er} budget post réforme

Ce budget, le 1^{er} construit dans le cadre de la loi du 04 août 2014, même si celle-ci est réputée se mettre en œuvre au 1^{er} juillet 2015, est clairement un budget de transition qui nécessitera un suivi particulier. Notamment en ce qui concerne le coût de mise en œuvre de la réforme, qui est (sous)estimé à 50 millions d'€, au regard des économies attendues et chiffrées dans le rapport BIANCO à 500 millions d'€ par EPIC. Coût qui serait la conséquence de la mise en cohérence des Systèmes d'Informations et de la création d'un troisième EPIC.

Malgré les contours inédits, des prévisions budgétaires 2015 incertaines et risquées.

Une hausse de 3,5% du chiffre d'affaires portée principalement par le développement à l'international (+7,3%) de la filiale KEOLIS (+18%) et dans une moindre me-

sure par la branche SNCF Logistics - Ex GEODIS (+4%).

Concernant la branche Logistics, la hausse du chiffre d'affaires (+2,8%) et de la marge opérationnelle est considérée comme un premier pas vers les objectifs ambitieux à l'horizon 2020.

Cette progression est due prioritairement à la productivité réalisée par le pôle TFMM avec la poursuite du plan Efficacité Industrielle et Développement (EID). En revanche, le budget 2015 n'intègre pas les écueils auxquels la branche risque d'être confrontée à court et moyen termes. Et notamment l'arrêt de la compensation des péages fret, d'ores et déjà gelée par l'Etat. Mais aussi la remise en cause des aides au transport multimodal dont les effets pourraient être directement préjudiciables à Naviland Cargo.

Ajoutons à cela, l'avenir des lignes capitales renvoyé, par la conférence pour la relance du fret du 12 décembre 2014, à la volonté ou non « des acteurs territoriaux » de les maintenir en exploitation.

Ce qui fait peser un grand risque sur l'exécution du budget tel qu'il est prévu et qui pourrait se traduire par une pression plus forte sur la masse salariale de la branche et de fret SNCF en particulier. Plus globalement, si le taux de croissance est en ligne avec la moyenne de la période récente, ce budget n'intègre pas plusieurs paramètres tels que les risques sur :

- les modalités de financement du matériel roulant qui risquent de peser sur le niveau d'investissement ;
- la possible remise en cause du plafonnement du montant payé dans le cadre de la contribution pour le service public de l'énergie ;

- l'arbitrage du différend entre la SNCF et le STIF sur sa contribution au financement des gares franciliennes.

Des éléments qui pourraient avoir de lourdes incidences sur la trajectoire budgétaire.

Un Etat actionnaire gourmand et constant !

La présentation d'une Marge OPérationnelle (MOP) en retrait de 52 millions d'€ par rapport à 2014 ainsi qu'un Cash-Flow Libre en négatif de 86 millions d'€ étaient inacceptables pour l'Etat actionnaire surtout en 2015 !

L'insistance de ses représentants pour que l'entreprise ne présente pas un résultat en dégradation par rapport à 2014 la 1^{ère} année de mise en œuvre de la réforme, va avoir de lourdes conséquences sur la masse salariale, qui était pourtant déjà sous tension. Pour autant, ils ont quand même prévu, à nouveau, le versement d'un dividende de 148 millions d'€ à l'Etat.

Une masse salariale mise à rude épreuve.

La conclusion apportée par la direction de l'entreprise aux injonctions de la tutelle consiste à réduire encore plus le niveau des effectifs. Tout en maintenant l'affichage de sa volonté d'améliorer la production et le service rendu aux usagers ! Alors que le budget initial prévoyait déjà 1045 suppressions d'emplois, les arbitrages gouvernementaux portent la facture à 1600 suppressions. Les principaux

métiers mis à contribution sont ceux de Voyages SNCF gares et trains (-1066), les fonctions transverses (-999), le fret (-450). La nouvelle répartition des moyens avec l'affectation des effectifs Matériel et Traction au sein de Proximité en rend complètement artificielle la hausse des effectifs. Cette orientation, si elle se réalise, aura des répercussions sur les services offerts aux usagers, dans les gares et dans les trains.

Les conséquences de cette baisse des effectifs vont être aggravées par les efforts complémentaires demandés à SNCF Réseau sur les investissements, les conventions, les charges de personnel et les frais généraux.

En effet, le comportement des ministères de tutelle a été identique lors de la présentation du budget de SNCF Réseau. La hausse des effectifs qui devait être de 932 unités n'est plus que de 500. Alors que les besoins sont estimés à 1500 hors remplacement des départs en retraite !

2015, gel des salaires

Non contente d'appliquer sans rechigner les injonctions de l'Etat, la direction de l'entreprise a profité de ce Conseil d'Administration et des demandes insistantes de certains administrateurs pour mettre encore plus à mal le pouvoir d'achat des cheminotes et cheminots. Au prétexte que les salariés coûtent toujours trop cher et entravent la compétitivité de l'entreprise, la direction a annoncé le gel des salaires pour 2015 ! Si elle prétend respecter les dispositions statutaires pour le déroulement de

carrière des agents, elle s'est empressée de préciser que l'attribution des niveaux se faisait selon un contingent qu'elle déterminait unilatéralement et que celle des qualifications était fonction des vacances de postes. Pour couronner le tout, elle souhaite ouvrir rapidement des négociations dans chacun des EPIC sur la mise en œuvre de l'intéressement en 2016.

Chronique d'une réforme non financée

En résumé, un budget 2015 dans la lignée des précédents malgré l'adoption d'une réforme du système ferroviaire censée apporter des réponses quant au règlement de la dette et du financement du réseau. Ce budget prévisionnel, comme le dossier de mise en œuvre de la réforme présenté au CCE, prouvent une fois de plus que nous avons raison de nous mobiliser pour exiger une autre réforme du système ferroviaire.

La pression mise sur la masse salariale que ce soit sur le budget présenté au CA de la SNCF ou de RFF, à la demande de la tutelle et appliquée avec diligence par l'entreprise, prouve que ce sont les salariés du futur Groupe Public Ferroviaire qui vont participer au financement du système par des efforts de productivité.

L'ensemble des administrateurs salariés, comme l'ensemble des élus du CCE, ont voté contre ce budget qui va nécessiter l'intervention des cheminots pour le faire évoluer dans le sens du développement du service public ferroviaire.



P. Lailys Fédération CGT des cheminots

NOUVEAU MATÉRIEL ÎLE-DE-FRANCE, NOUVEAU CONFORT !

Le Conseil d'Administration avait à valider l'achat de 42 rames Régiolis Île-de-France pour assurer les relations sur la ligne R du Transilien. Habituellement favorable à l'achat de matériel neuf, la nature même de celui-ci et les conséquences en termes d'exploitation interpellent.

Premièrement, il sera dépourvu de toilettes pour un temps de trajet global oscillant entre 1 heure et 1 heure 20. La direction, avec l'aval du STIF, privilégiant le nombre de places au confort des usagers. Le fait d'opérer des investissements dans les gares du parcours pour rénover ou construire des toilettes ne compensera pas le déficit dans les trains.

Deuxièmement, les conditions d'exploitation. Ces rames ne seront pas mutualisables avec celles de la ligne D et certains itinéraires seront interdits pour cause de gabarit. Elles ne pourront accéder en gare de Paris Lyon qu'à la mise en service du PAI* en 2017 qui sera programmé pour lui interdire de circuler sur certains itinéraires au vu de son gabarit. Alors que ce dernier est conforme à ce qui est inscrit sur le Document de Référence du Réseau (DRR). Ce qui interpelle sur la concordance des données du DRR avec la réalité terrain.

Au vu des rigidités d'exploitation, d'un confort incertain pour les usagers, les administrateurs CGT se sont abstenus.

*STIF : Syndicat des Transports Île-de-France

*PAI : Poste Aiguillage Informatisé

En quête de sécurité...

Le retour fait sur l'enquête « Voie libre, modernisons notre sécurité » est surprenant. Choisir la communication en lieu et place de la réflexion, de l'échange sur un sujet fondamental, est explicite. Le document, disponible sur intranet, n'est qu'une lecture positiviste et édulcorée des réponses faites par les cheminots.

La lecture de ces réponses devrait être faite en négatif, c'est-à-dire en regardant pourquoi certaines n'atteignent pas les 100% ce qui devrait être l'objectif en termes de sécurité.

Savoir par exemple, que des managers DU, DPX se sentent mal à l'aise pour contrôler les agents dont ils ont la responsabilité, que des difficultés d'applications des procédures sont révélées, que le ressenti perçu du niveau de sécurité est en baisse, doivent interpellier et appellent des actes concrets en termes de moyens, de formation initiale et continue, de prise de postes initiaux par exemple....

Les promesses dans le cadre de la réforme, sur la maîtrise par le futur EPIC de tête de la cohérence de la « sécurité système » ne sont qu'un leurre quand on sait qu'il n'aura pas la responsabilité des textes sources opposables qui sont, non seulement la base de la sécurité, mais le moyen le plus efficace de tenir un rôle de prescripteur. Sur l'ensemble de ces sujets, il faut s'emparer du débat et porter des exigences loin des contraintes économiques qui ne conduisent qu'aux catastrophes que nous avons vécues et à celles auxquelles nous avons, par chance, échappées.

Prise de TET ou casse TET ?

Vers la fin programmée des trains d'équilibre du territoire.

Quand l'Etat est devenu Autorité Organisatrice (AO) le 1^{er} janvier 2011, on pouvait espérer que ces trains, abandonnés entre le développement des TGV et celui des TER, allaient bénéficier du développement attendu par les populations. Que nenni ! L'Etat ne prévoyait ni renouvellement du matériel, ni engagement financier puisque 85 % de sa contribution étaient assurés par des taxes supportées par la SNCF. Enfin, la convention d'une durée de 3 ans, la plus courte de toutes, ne permettait aucun projet de développement sur le long terme et ouvrait

la porte à une mise en concurrence rapide de ces trains.

Le renouvellement pour un an, dans les mêmes conditions, fin 2013 confirmait le désengagement de l'Etat et l'objectif de mise en concurrence sous couvert d'une éventuelle expérimentation. Fin 2014, une nouvelle prolongation d'un an est envisagée dans des conditions financières dégradées, tandis qu'une commission parlementaire est chargée de formuler des propositions d'évolution dans les 6 mois. Elles tiendront compte des services existants, ou à développer, qu'ils soient ferroviaires (TGV et TER) ou routiers (autocar, covoiturage...), des perspectives d'investissement pour le matériel roulant et l'infrastructure ainsi que de la pérennisation ou non des trains de nuit. Mais sans attendre ces propositions ni l'arrivée de la concurrence, la

SNCF ne manque pas d'idées alternatives parmi lesquelles on peut citer : ID TGV, ID Bus, ID VROOM ou OUIGO... Des réponses à bas coûts et bas services, d'abord destinées à répondre aux exigences financières des créanciers du système ferroviaire.

La dénomination de ces trains est pourtant la reconnaissance de leur nécessité dans les territoires, il appartient à l'Etat de prendre toutes les responsabilités qui lui incombent en tant qu'Autorité Organisatrice de ce service public...comme il s'y était engagé à la signature initiale.

C'est par une desserte de qualité n'oubliant aucun territoire et assurant les correspondances avec les TGV, les TET et les TER, que l'offre ferroviaire en complémentarité avec les autres modes, permettra de répondre aux besoins des usagers pour leurs déplacements.

