

La lettre économique



■ Conseil d'Administration SNCF ■ Comité Central d'Entreprise SNCF
■ Comité de groupe SNCF ■ Comité d'Entreprise Européen SNCF N° 48/49 – 17 juillet 2014

Sommaire :

■ Accident mortel de Brétigny : assez d'hypocrisie ! ■ La SNCF vend Mouchotte et paiera les loyers ■ Le renouvellement du parc TER ■ Montparnasse : une gare ou un centre commercial ? ■ France/Allemagne : coopération ou concurrence ? ■ Facilités de circulation SNCF attribuées à des tiers ■ De l'argent pour les actionnaires, mais pas pour les TER ! ■ « Lean management » : toujours plus de pressions ! ■ La loi ferroviaire 2014 : cap au pire ! ■ Monopoly ferroviaire.

Accident mortel de Brétigny : assez d'hypocrisie !

Les médias ont fait grand bruit de l'état déplorable du réseau ferroviaire, relevé dans un des rapports d'expertise élaborés suite au déraillement du train 3657, en gare de Brétigny-sur-Orge le 12 juillet 2013. Les directions de la SNCF et de RFF dénoncent le terme employé, excessif à leurs yeux. **La fédération SUD-Rail dénonce leur hypocrisie !**

Oui, l'état du réseau est déplorable. Les Présidents de la SNCF et de RFF en portent la responsabilité première, car depuis 1997 ils n'ont cessé d'imposer des suppressions d'emplois, la disparition d'équipes chargées de la maintenance, le développement de la sous-traitance, l'allègement de certains contrôles, l'éclatement des collectifs de travail, une organisation du système ferroviaire en deux entreprises distinctes comme si le rail et le train pouvaient fonctionner indépendamment l'un de l'autre. **Les gouvernements successifs, et particulièrement les ministres des transports (Droite, PCF ou PS), ont validé ces politiques.**

L'état actuel du réseau ferroviaire est dangereux pour la sécurité. Mais les alertes auprès des « responsables » n'ont pas manqué. SUD-Rail, mais aussi d'autres organisations syndicales, ont cité de multiples exemples en Conseil d'Administration, en Comité Central d'Entreprise, en Comité National d'Hygiène, Sécurité et Conditions de Travail. Les équipes syndicales locales ne cessent de faire de même. Plusieurs études institutionnelles ont confirmé le caractère alarmant de cette situation. **Cela fait des années que ces informations sont connues et non reprises par les médias** qui ignorent les informations syndicales et reprennent la propagande patronale.

Guillaume Pépy répète depuis un an que « la SNCF assumera ses responsabilités » dans ce drame. Mais derrière cette communication médiatique se cache la volonté de taire les vrais responsables ! Les exigences que nous exprimions au lendemain du drame de Brétigny sont malheureusement toujours d'actualité :

- Les « responsables », dont le Président de la SNCF, vont-ils en tirer les conclusions utiles ?
- **Reconnaître leurs responsabilités** dans la dégradation globale de l'état de sécurité du réseau ferroviaire.
 - **Suspendre toutes les restructurations** qui dégradent considérablement les conditions de travail et qui, par exemple, ne permettent plus aux cheminot-es de travailler correctement.
 - **Cesser d'expliquer que la loi ferroviaire qui casse la SNCF en 3 entreprises est une intégration** alors qu'il faut un service public ferroviaire unifié, rassemblant dans la même entreprise la Gestion de l'Infrastructure et l'Exploitation Ferroviaire pour l'efficacité, l'économie et la sécurité du système.
 - **Arrêter immédiatement l'éclatement par activités orchestré par la direction SNCF** et mettre en place une Direction transverse forte, commune aux services d'exploitation ferroviaire et de gestion de l'infrastructure.
 - **En finir avec les suppressions d'emplois, la sous-traitance, la flexibilité, ...**
 - **Donner aux collectifs de travail les moyens** d'accomplir leurs tâches, en respectant leur autonomie et en cessant les pressions hiérarchiques stupides et dangereuses.

La fédération SUD-Rail exige que ces « responsables » assument leurs responsabilités.

Il y a un an, la fédération SUD-Rail demandait l'organisation d'une réunion rassemblant l'Etat, les directions de la SNCF et de RFF, les organisations syndicales, les associations d'usagers : aucune réponse. Quel mépris !

Les 900 recrutements à l'Infra en 2014 s'inscrivent dans une nouvelle baisse globale des effectifs et ne compensent pas les 25 000 emplois supprimés depuis 1997 !

Les opérations de « com » menées par les patrons de la SNCF et de RFF satisfont le gouvernement. Mais elles ne répondent nullement aux besoins des usagers et des cheminot-es. Ainsi, au lieu d'annoncer le déploiement de « 100 experts » sur les points critiques du réseau, la direction SNCF ferait mieux de recréer les emplois et les équipes de travail (brigades de la Voie, par exemple) supprimés, de rendre aux chefs d'équipe leur disponibilité pour le travail de veille sur le terrain, et de décharger les dirigeant-es de proximité des multiples tâches inutiles inventées ces dernières années (pour être en phase avec le « management », le « reporting », le « e-learning », etc.) **La fédération SUD-Rail, qui s'est constituée « partie civile » en 2013, transmettra au Procureur ses observations et demandes sur les rapports d'expertise communiqués.**

La SNCF vend « Mouchotte » et paiera les loyers !

Le Schéma Directeur Tertiaire (SDT) a été présenté pour la première fois au Conseil d'Administration en juin 2011. Les dirigeant-es de la SNCF avaient décidé d'abandonner la quasi-totalité des locaux dont l'entreprise était propriétaire dans Paris, au profit d'une délocalisation à Saint-Denis pour l'essentiel, à Lyon pour KEOLIS et SNCF Proximités. **Après examen du dossier, l'administrateur SUD-Rail avait souligné les conséquences sur le personnel et exprimé des craintes sur la pertinence économique d'un montage dont la fiabilité n'était pas évidente.** La direction affichait deux objectifs :

→ Faire des économies.

→ Disposer d'un siège « en cohérence avec la nature même du Groupe SNCF : une entreprise de mobilité multimodale et internationale ».

Concernant « les économies », trois ans plus tard, constat est fait d'une dégradation des conditions de travail et de vie de nombreux-ses cheminot-es, de l'abandon de certaines des solutions initiales pourtant présentées alors comme indiscutables, du surcoût de plusieurs opérations. C'est ainsi que la SNCF vient donc de vendre, occupé, le « 34 rue du commandant Mouchotte » ; **la SNCF va payer durant 12 ans un loyer pour continuer à utiliser l'immeuble dont elle était propriétaire. Tous les administrateurs-trices représentant les salarié-es ont voté contre cette cession.**

Sur le second point, tant en Comité Central d'Entreprise que lors du Conseil d'Administration, les élus SUD-Rail ont rappelé plusieurs fois que nous avons une vision différente du rôle de la SNCF : non pas un grand Groupe capitalistique aux multiples filiales de droit privé prenant des marchés aux entreprises publiques d'autres pays, mais un service public assurant l'ensemble des missions liées au transport ferroviaire (voyageurs et marchandises) en France, dans les meilleures conditions pour le public.

Le renouvellement du parc TER

Le **parc TER** se compose de 11 séries de locomotives, 3 séries de matériels remorqués (RIO/RRR, Vo2N/V2N/VR2N, CORAIL), 24 séries d'automotrices/autorails dont 7 atypiques (Tram-trains, ligne de Saint-Gervais à Vallorcine, « train jaune » de la ligne de Villefranche à La-Tour-de-Carol, ligne du Blanc à Argent,...)

L'âge moyen du parc en 2013 était de 17 ans, avec 35% du matériel vieux de plus de 30 ans. **Plus de 2000 caisses REGIOLIS et REGIO2N** doivent être mises en service entre 2014 et 2018 afin de remplacer le matériel ancien et d'accompagner les développements de l'offre et du trafic.

Montparnasse : une gare ou un centre commercial ?

Une vaste restructuration de la Gare Montparnasse va entraîner d'importants travaux à compter de 2015, jusqu'en 2020 environ. Outre les emprises ferroviaires, d'autres espaces font l'objet de réaménagements dans le quartier : les correspondances SNCF/RATP, le Centre commercial Maine-Montparnasse, le Centre Commercial Gaité. Le Conseil d'Administration a validé l'acte d'engagement avec la société qui sera chargée de la conception, du financement et de l'exploitation des commerces en gare. Ces travaux vont être l'occasion d'aligner la Gare Montparnasse sur ce qui est

Seul l'administrateur SUD-Rail n'a pas validé cette décision. Les gares ne sont pas des centres commerciaux !

devenu la norme des grandes gares : leur transformation en centres commerciaux au sein desquels le transport ferroviaire tend à devenir une activité annexe. D'ailleurs, en bon énarque néolibéral obsédé des rapports marchands, le Président de la SNCF mène campagne pour l'ouverture de tous les magasins le dimanche.

La direction SNCF a décidé de transformer les gares en centres commerciaux, supprimant souvent des espaces d'accueil, d'information et de ventes SNCF au profit de commerces sans relation directe avec le voyage. En appuyant les adversaires du Code du travail, le souci de M. Pépy n'est pas du tout de répondre aux besoins des usagers du rail ; sinon, il se préoccuperait plutôt de faire en sorte qu'ils et elles aient des trains non supprimés, à l'heure, propres, roulant en toute sécurité, ... Au lieu de s'occuper des commerces, il ferait mieux de rouvrir les guichets et les bureaux d'informations de la SNCF qu'il a fait fermer !

L'Union syndicale Solidaires et ses syndicats du rail, du commerce, de la prévention/sécurité, de la restauration et des transports réaffirment leurs exigences :

- Limitation du travail les dimanches et jours fériés** aux secteurs indispensables aux besoins de la population.
- Les besoins publics doivent être assurés par des entreprises publiques**, avec du personnel à Statut.
- Le travail des dimanches, jours fériés et nuits ne doit pas devenir la norme**, car alors toute compensation disparaîtrait. Ainsi, dans l'hôtellerie/restauration par exemple, le patronat exploite sans vergogne les salarié-es, sept jours sur sept et avec des horaires invraisemblables, sans la moindre compensation.
- Chaque salarié-e doit avoir au moins deux jours de repos consécutifs chaque semaine.** Dans les secteurs où le travail les dimanches et jours fériés est socialement indispensable, la **compensation en temps et/ou financière au choix de chaque salarié-e doit être d'au moins 100%** par rapport aux horaires normaux.

France/Allemagne : coopération ou concurrence ?

SNCF et DB exploitent en partenariat les relations à grande vitesse Paris-Francfort, Paris-Stuttgart/Munich et Francfort-Marseille. Les modalités sont définies dans des accords signés en 2007 puis 2012, qui prennent fin en 2015. **Le Conseil d'Administration a unanimement approuvé les principes du nouvel accord commercial qui couvrira la période 2016/2020.** SNCF et DB partagent sur la base de 50%/50% les recettes et les coûts du trafic international. A noter toutefois que l'efficacité économique pour les deux entreprises publiques sera réduite par une hausse importante du montant des péages d'infrastructure.



La coopération est donc possible. Elle est socialement plus utile que la guerre que se mènent les deux entreprises publiques, par exemple lorsque la SNCF participe activement à la privatisation du transport régional de voyageurs en Allemagne via sa filiale Keolis, ou lorsque la DB fait de même vis-à-vis du fret en France via sa filiale ECR.

Facilités de circulation SNCF attribuées à des tiers

Dans la suite du rapport de la Cour des Comptes, quelques modifications vont être apportées aux modalités de délivrance des titres de transport attribués par la SNCF à des personnes non membres de l'entreprise. A compter de 2015, il y aura trois catégories :

- Les titres de transport « Assimilés » : personnels des CE et du CCE SNCF, de filiales du Groupe SNCF, associations cheminotes, ancien personnel de SEAFRANCE... Souvent, il s'agit de FC restreintes et utilisables avec restriction.
- Les titres de transport « Partenaires » : salarié-es exerçant leur activité pour le compte de la SNCF (restauration ou nettoyage à bord des trains par exemple) ou pour des stagiaires SNCF. L'usage est limité aux déplacements professionnels.
- Les titres de transport « Conventionnés » : au fur et à mesure du renouvellement des conventions en cours, les accords conclus avec diverses institutions (Assemblée nationale, Sénat, Ministères, Conseil Supérieur de la Magistrature...) intégreront une contrepartie financière en faveur de la SNCF.

Ces modifications ne remettent pas en cause le fait que nombre de pourfendeurs des droits des cheminot-es (et des salarié-es d'une manière générale) continueront à bénéficier de la gratuité du transport ferroviaire. Simplement, l'entreprise publique SNCF percevra une compensation financière de la part des institutions publiques concernées (Sénat, Assemblée nationale, Ministères, ...). Le bien commun sera toujours gratuitement mis à disposition des politicien-nes qui hurlent contre les « avantages acquis » de celles et ceux qui, par leur travail, font exister le chemin de fer !

L'administrateur SUD-Rail n'a pas validé ces modifications car de nombreux-ses travailleur-euses du secteur (restauration, nettoyage, prévention/sécurité, maintenance, CE et CCE SNCF, etc.) ne disposeront toujours pas de facilités de Circulation utilisables à leur gré sur l'ensemble du réseau ferroviaire !

De l'argent pour les actionnaires, mais pas pour les TER

En 2010, la Région Bretagne a voté un budget de 29 millions d'euros pour le projet d'AYRAULTPORT à Notre-Dames-Landes (NDDL), promis à VINCI. Aujourd'hui, pour boucler son budget **le Conseil régional veut enlever des contrôleurs-ses dans les TER**, ce qui entraînera 25 à 30 suppressions d'emplois et entretiendra le niveau dramatique du chômage. **En zone rurale, l'amplitude d'ouverture des guichets se réduit, certains sont fermés.** Ces présences humaines sont pourtant utiles pour la sécurité, l'information à bord des trains et dans les gares. **De l'argent utile pour les TER est donné à VINCI !**

Un butoir sépare les deux régions. En gare de Châteaubriant, un butoir coupe le TER de la région Bretagne du tram-train des Pays-de-Loire montrant les limites de la régionalisation du chemin de fer !

3,4 milliards d'euros pour quelques minutes de TGV mais pas pour le TER. L'autre grand projet régional est le projet BGV (Bretagne à Grande Vitesse) avec l'objectif de mettre la pointe bretonne à 3h00 de Paris. **Parallèlement, les lignes secondaires se dégradent, le temps de transport s'allonge, des correspondances sont supprimées.** Il faut une heure pour relier Guingamp à Carhaix pour une distance de 30 km ! 3,4 milliards ont été trouvés, dont 1 milliard par les collectivités bretonnes, pour le projet BGV. En comparaison, le coût de la rénovation de la ligne Brest-Quimper est de 90 millions d'euros et les travaux se font toujours attendre faute de budget. Le projet BGV est un partenariat public privé et les actionnaires d'EIFFAGE empocheront durant des décennies une somme pour chaque train circulant sur la ligne à grande vitesse et ne perdront pas d'argent : en cas de déficit, la population paiera...



« Lean management » : toujours plus de pression !

Lors du Conseil d'administration du 26 juin, la direction SNCF a présenté un document faisant un point sur l'avancement de la démarche « *excellence opérationnelle au sein du groupe SNCF* », présentée comme une grande nouveauté. Cette animation managériale au service du triptyque « Coût/Qualité/Délai » n'est en réalité pas nouvelle, elle s'appuie sur une forme de management nommée « *lean management* » (= « gestion dégraissée »), qui s'inscrit dans la continuité du taylorisme de 1911, du fordisme de 1920, du toyotisme de l'après-guerre. Théorisé entre 1950 et 1970, il apparaît sous sa forme actuelle à partir de 1996. Ses objectifs sont orientés vers la rentabilité financière à court terme : il s'agit de « *faire plus avec moins et de faire mieux avec tous* ». Faire mieux avec tous ? Voilà l'argument repris par l'équipe dirigeante de la SNCF pour expliquer qu'elle accorde une grande importance à la notion de collectif de travail. **Pourtant les effets pervers de cette forme de management sont nombreux et occasionnent de multiples formes de souffrance aux salarié-es qui y sont soumis :**

- La réduction des coûts remplace la chasse au gaspi.
 - L'amélioration permanente devient la philosophie de la perfection.
 - L'organisation « *lean* » entraîne l'intensification du travail.
- Le travail en équipe tue le travail d'équipe.
 - Le fonctionnement « *lean* » déstructure ou détruit le lien social dans l'entreprise.

L'implantation du « *lean management* » depuis plus de 25 ans dans de grandes entreprises est étudié par des chercheurs-ses, des médecins, des sociologues. **Les constats sont alarmants en terme de risques pour la santé psychique et physique des salarié-es.** Le tableau suivant a été réalisé en 2006 par Antoine Valeyre chercheur au CNRS (Centre Maurice Halbwachs), membre de l'équipe de recherche sur les inégalités sociales.

Odds ratios en référence aux organisations tayloriennes		Organisations apprenantes	Organisations en <i>lean production</i>
Risques et atteintes à la santé au travail	Risques pour la santé ou la sécurité	---	++
	Atteintes à la santé en général	---	+++
Troubles musculo-squelettiques	Douleurs musculaires des épaules ou du cou	---	(+)
	Douleurs musculaires des membres supérieurs	---	(+)
	Douleurs musculaires des membres inférieurs	(-)	+
	Maux de dos	---	(+)
Autres affections physiques	Problèmes d'audition	(-)	+++
	Problèmes de vue	(+)	+
	Problèmes de peau	(+)	+++
	Difficultés respiratoires	(-)	++
	Fatigue générale	---	(-)
	Maux de tête	---	(+)
	Maux d'estomac	(+)	+
	Blessures	++	+++
Stress et troubles psychologiques	Stress	++	+++
	Anxiété	++	+++
	Problèmes d'insomnie	(+)	+++
	Irritabilité	(-)	(+)
Arrêts de travail	Problèmes de santé liés au travail	(-)	(-)
	Accident de travail	(-)	(+)

Significativité des odds ratios : +++ et --- à 1% ; ++ et -- à 5% ; + et - à 10% ; (+), (-) et (=) non significatifs.

Taylor disait qu'il faut réunir les ouvriers pour leur demander comment améliorer leur productivité et le faire en permanence. Chaque salarié-e doit faire l'usage de soi le plus rentable possible pour l'employeur et on demande aux salarié-es d'être les acteurs de cette logique. La violence organisationnelle actuelle s'accompagne d'une précarisation subjective des salarié-es pour les obliger à endosser le maillot de leur entreprise. **Cette dés-stabilisation s'effectue en introduisant le changement permanent, la mobilité, les changements de logiciels, les déménagements, les restructurations.**

Les salarié-es sont en situation de quasi incompétence car dès qu'ils et elles maîtrisent leur travail, tout est en remis en question. **Cette situation est à l'origine de la souffrance présente dans tous les services et qui se traduit par la dramatique augmentation du nombre de suicides de cheminot-es liés au travail.**

La loi ferroviaire 2014 : cap au pire !

La loi ferroviaire, contre laquelle les cheminot-es soutenu-es par les fédérations CGT et SUD-Rail ont fait grève en juin, est votée.

- **Le système ferroviaire français n'est pas unifié** au sein d'une seule entreprise publique, mais éclaté entre trois entités avec un Gestionnaire d'Infrastructures renforcée, une Entreprise Ferroviaire affaiblie.
- **L'éclatement de la SNCF** se poursuit, détruisant le service public et brisant des vies.
- **La dette imposée aux entreprises publiques ferroviaires** n'est pas annulée.
- **La réglementation du travail SNCF est abrogée**, le Statut menacé, alors qu'il faut les améliorer et les étendre à tous les salarié-es du secteur ferroviaire.

Monopoly ferroviaire

Westbahn a annoncé son retrait de la Communauté Européenne du Rail (CER). Westbahn considère la CER « *pas assez ouverte aux actions de libéralisation proposées notamment par la Commission européenne dans le cadre du quatrième paquet ferroviaire* » et « *privilegiant les opérateurs historiques aux dépens des opérateurs privés* ». **La SNCF, qui détient 28% du capital de Westbahn, est à l'origine de la création en 2011 de cette entreprise privée qui concurrence la société publique historique autrichienne (ÖBB).**

Conseil d'Administration SNCF
Alain **Cambi** (Rhône-Alpes)

Comité d'Entreprise Européen SNCF
Julien **Trocraz** (Alpes)
Thierry **Huvé** (Paris Sud Est)

Comité de groupe SNCF
Eric **Meyer** (Rhône-Alpes)
Julien **Trocraz** (Alpes)



Comité Central d'Entreprise SNCF
Nathalie **Bonnet** (Paris Sud Est)
Jean-François **Denoyelle** (Paris Est)
Franck **Fourré** (Auvergne Bourgogne O.)
Thierry **Huvé** (Paris Sud Est)
Denis **Fritte** (Champagne Ardenne)
Thibault **Lafage** (Aquitaine Poitou Char.)
David **Lepenhetier** (Normandie)
David **Michel** (Paris Saint Lazare)
Laurent **Tison** (Nord Pas de Calais)